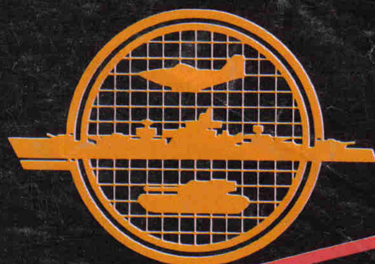
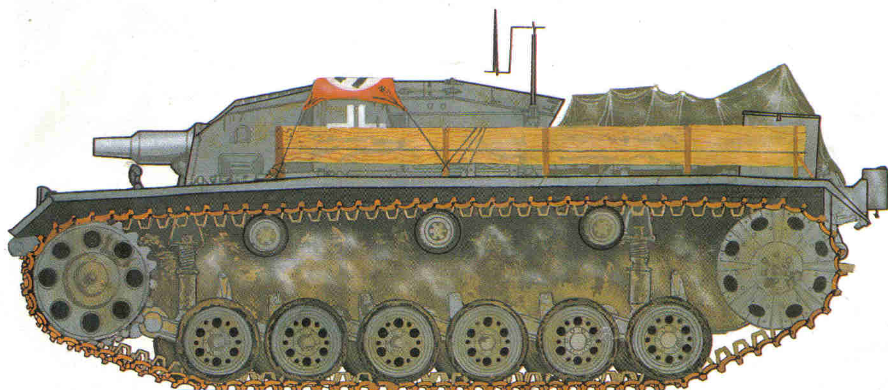


historie a plastikové modelářství

1992
ročník II.

4.

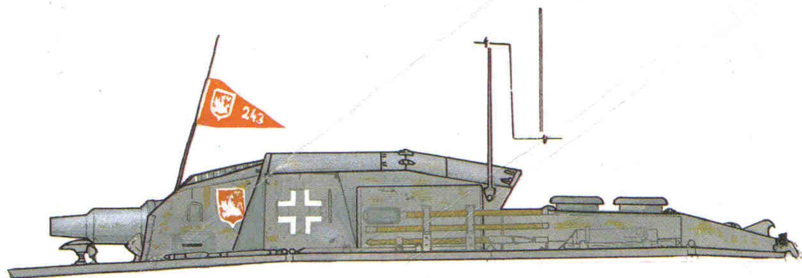
Douglas Skyraider
Sturmgeschütz III
DFS Habicht
JG 27
Kirov





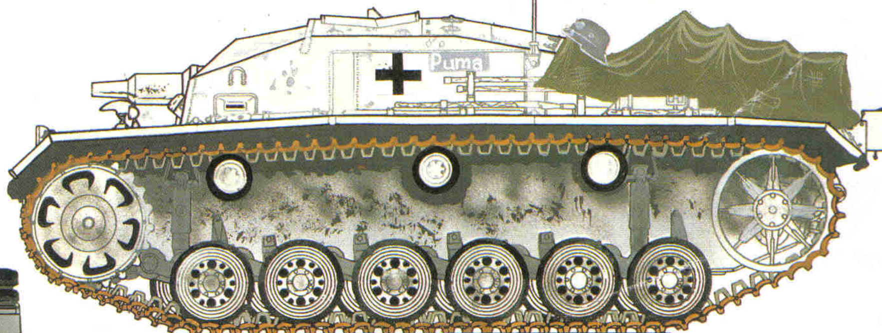
Sturmgeschütz III Ausf. A ze stavu StugAbt 192 byl celý natřen tmavě šedou barvou Panzer grau. Pro snadnou identifikaci ze vzduchu byla na horní části korby přivázána vlajka, zatímco trámy na bocích představovaly určitou ochranu pro vezenou pěchotu a kryty motoru. Nahoře je znak StugAbt 192.

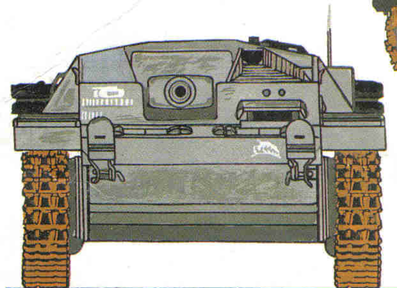




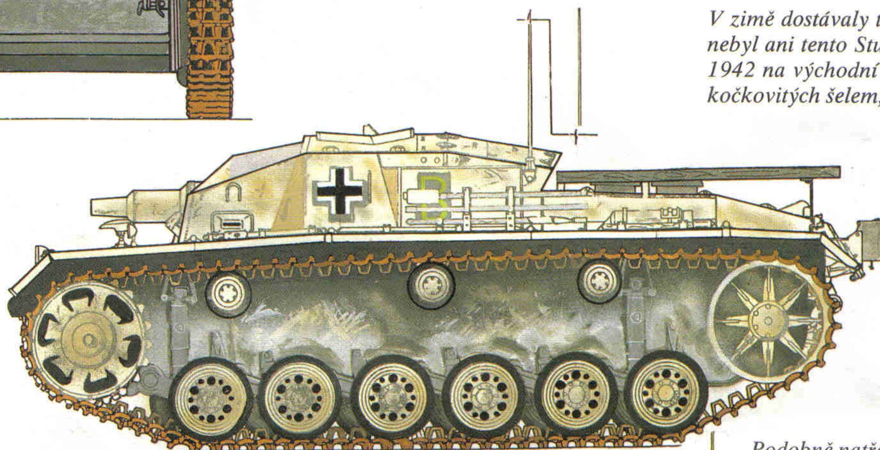
StuG III B patřící k StugAbt 243 je opět celý šedý, vlevo je znak jednotky. V pravém horním rohu erbu je karetními symboly odlišena baterie: srdce — 1. baterie; káry — 2. baterie; kříže — 3. baterie; piky — štáb.



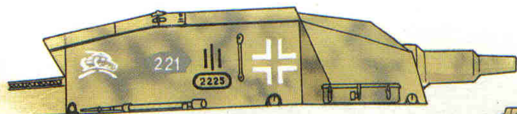


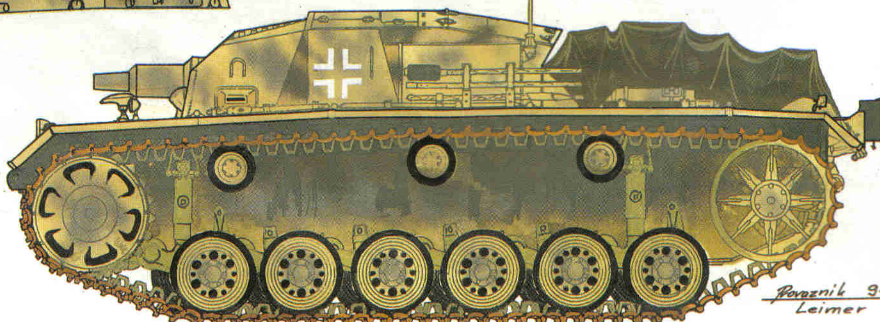


V zimě dostávaly tanky nátěr smytelnou bílou barvou. Výjimkou nebyl ani tento StuG III E od neznámé jednotky operující v roce 1942 na východní frontě. Jednotlivé stroje nesly na bocích názvy kočkovitých šelem, zde PUMA.



Podobně natřen byl i tento StuG III D zanechaný ustupující 6. pancéřovou divizí v prostoru Syčevskaja v zimě 41/42. Zajímavé je žluté, ručně psané písmeno B.





Neobvyklé zbarvení dostal jeden stroj StuG III B ze stavu StugAbt 226, kdy standardní šedá byla doplněna pískovou barvou. Vlevo nahoře čelní pohled na jiný stroj téže jednotky má namalovány symboly 18. vítězství.



- HPM Historie a plastikové modelářství

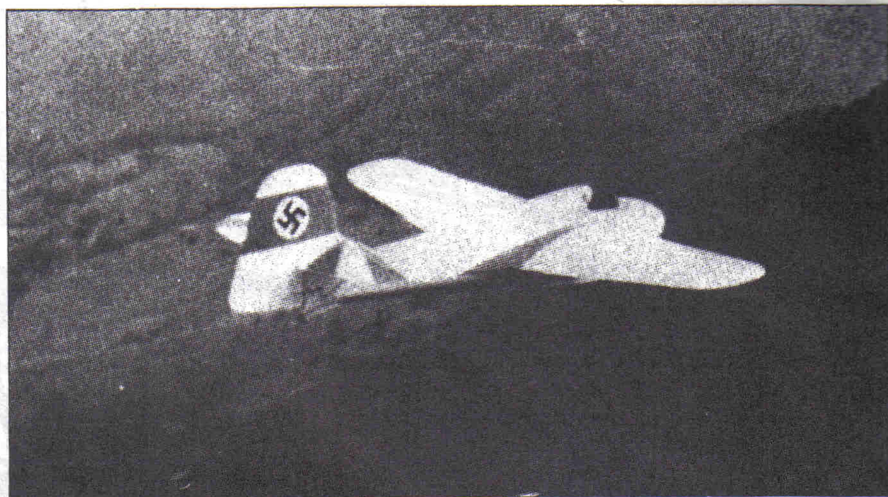
  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Doporučená prodejní cena 25 Kčs
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Grafická úprava: Agentura JV
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: Ing. J. Nepevný, V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer, J. Nepevný a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM sro, Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte
— Inzerce HPM
Číslo podepsáno k sazbě — 3. 3. 1992
Datum vyjití dle harmonogramu — 23. 4. 1992
Tiskárna: Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Šmilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

Editorial & Production Staff
- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editors — J. Nepevný jun. — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník — V. Leimer
- Supporting Editor — J. Nepevný
- Graphic Editors — JV Agency

Printed in Czehoslovakia by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice



OBSAH:



Připravujeme do čísla 5/92

Sturmgeschütz III F—G
Mirage 2000
JG 27 dokončení
Detaily Fi—156

Titulní fotografie: Pojíždějící AD—4N s původní dodávky do Francie, zachycený Otakarem Šaffkem na letišti u Jeana Sallise.

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA ZÁSILKOVÁ SLUŽBA

Vážení čtenáři a zákazníci,
rádi bychom Vás informovali v několika následujících bodech o dosavadních zkušenostech a plánech.

– **Rychlost dodávek,** sortiment doplňujeme pravidelně — viz. dále. Největší zpoždění nastává po zaplacení, neboť ústřižek k nám jde přes Vakus minimálně 3 týdny. Pro urychlení, než budou k dispozici pětidílné složenky, prosíme o zasílání xerokopií ústřižku, jinak je nutno počítat s delší dodací dobou. Nevyhýbáme se ani zasílání na dobírku. Tu je ale nutno u objednávky vyznačit a počítat s nárůstem ceny.

– **Sortiment,** zůstává zachován z původních nabídkových listů a postupně bude rozšiřován podle možností. Novou nabídku najdete na straně 31 tohoto čísla.

– **Ceny,** se podařilo udržet pouze u minimálního množství zboží, neboť zahraniční dodavatelé podražili, což se nutně odráží v tuzemské ceně, u které hraje podstatnou roli momentální kurs Kčs. Ceny uváděné v našem nabídkovém listu proto budou vždy informativní i díky výrobním lhůtám.

– **Způsob objednávání,** zůstává zachován, pouze do doby než se objeví nový kupón můžete používat xerokopii z čísel 1 a 2 letošního ročníku, nebo stačí korespondenční lístek či dopis.

– **Nedostatkové zboží,** vedeme v patrnosti a snažíme se ho opatřit přímým dovozem, většinou z Německa. Zde ale existuje problém u kitů letadel z II. sv. války, že u obtisků chybí svastiky. Můžete si také objednávat i výrobky firem, které nejsou zastoupeny v ČSFR.



Sturmgeschütz III

Tomáš Polzner

Německá tanková škola se v období druhé světové války vyšvihla až na samý vrchol pomyslného světového žebříčku. Střední typ Pz Panther a těžký Pz VI Tiger patřily k tomu nejlepšímu, co se v daném období podařilo vyrobit a poslat do boje. Mezi laiky je však méně známo, že tato skvělá vozidla vznikla v poměrně malých počtech, v porovnání například se sovětskými T-34 či americkými M-4 Sherman. To se týkalo i starších středních modelů Pz III a Pz IV. Absolutním počtem vyrobených kusů své věžové kolegy daleko předstihlo bezvěžové samohybné dělo Sturmgeschütz III (český překlad zní útočné dělo), nenápadný, ale spolehlivý a výkonný dělník války. Následující řádky jsou věnovány právě tomuto bojovému prostředku, který provázel německé jednotky téměř na všech válčištích.

Kapitulace Německa za první světové války mu přinesla tvrdá omezení, stanovená vítěznými mocnostmi. Versaillská mírová dohoda z roku 1919 výrazně potlačila válečné námořnictvo, zakázala existenci letectva a silně okleštila také pozemní armádu. Reichswehr mohl mít maximální stav 100 000 mužů a v jeho výzbroji se nesměla objevit obrněná technika. Tankový výzkum sice potají pokračoval ve spolupráci s „mírumilovným" Sovětským svazem, kde se zkoušely i postavené prototypy, ale pravý rozmach pancéřových jednotek přišel až s nástupem Adolfa Hitlera k moci. Dohody z Versaill se zvolna stávaly cárem papíru a vojenská moc Třetí říše počala zvedat hlavu. Generální štáb nechal vypracovat taktické plány nasazení obrněné techniky, jedno memorandum stíhalo druhé. Postupně ale vykrystalizovaly předpisy, podle nichž se měly řídit výzbrojní odbory, objednávající novou techniku.



Detailní pohled na čelní stranu Sturmgeschütz III Ausf. A.

Detail front view of Sturmgeschütz III Ausf. A.

Za první světové války německá armáda krví tisíců svých vojáků vykoupila zkušenost, že má-li se vést útok pěchoty proti nepřátelským postavením co nejrozhodněji a nejefektivněji, je potřeba jí dát mobilní prostředek, schopný účinně likvidovat překážky postupu. Těmi byly například drátěné zátarasy, zodolněné úkryty, chráněná palebná postavení a tak dále. Problémem se zabývali v širokém měřítku ve Velké Británii, kde se snažili věc řešit výrobou takzvaných Infantry Tanks, tedy tanků pro doprovod pěchoty. Generální štáb třetí říše roku 1936 tuto otázku přetřásal také, ale zde někteří důstojníci vcelku logicky poukazovali na fakt, že se lze úkolu zhostit levněji. Podle nich pro daný účel postačilo mnohem jednodušší bezvěžové samohybné dělo, podstatně méně finančně i výrobně náročné, než klasický tank s otočnou věží.

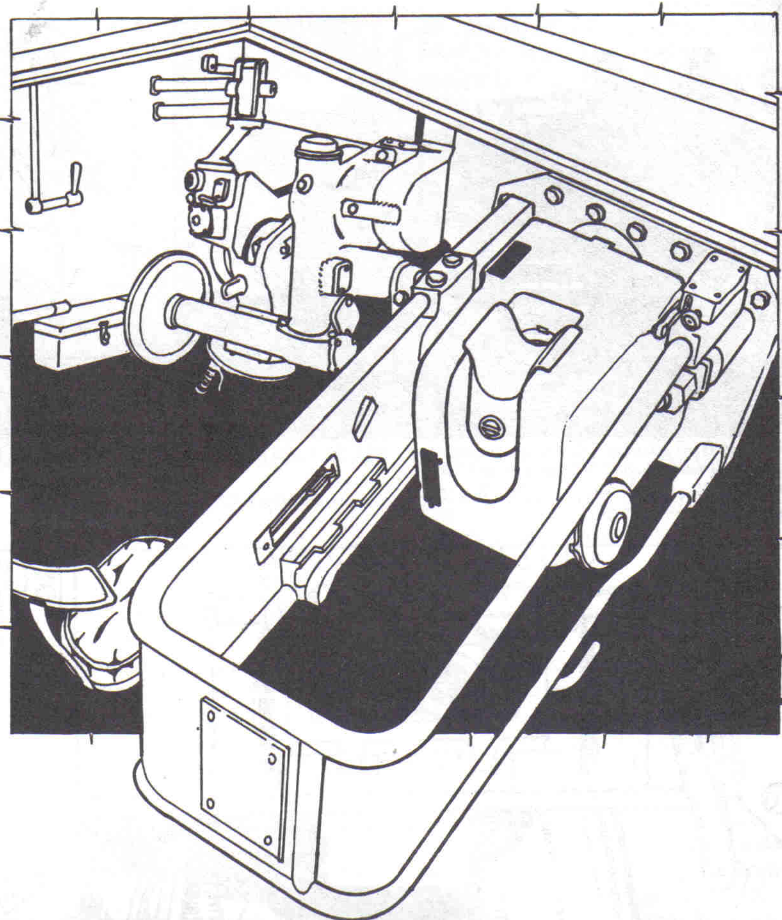
Výzbrojní odbor proto zadává specifikaci na bezvěžový vůz, jehož hlavní zbraň by představoval krátkohlavňový tankový kanón KwK 37 L/24 ráže 75 milimetrů. KwK 37 měl přes své označení spíše charakter houfnice, tvořil výzbroj středních tanků Panzer IV prvních provedení.

Firma Daimler Benz se měla zabývat vývojem podvozku a korby nového vozidla. Krupp dostal za úkol provést úpra-

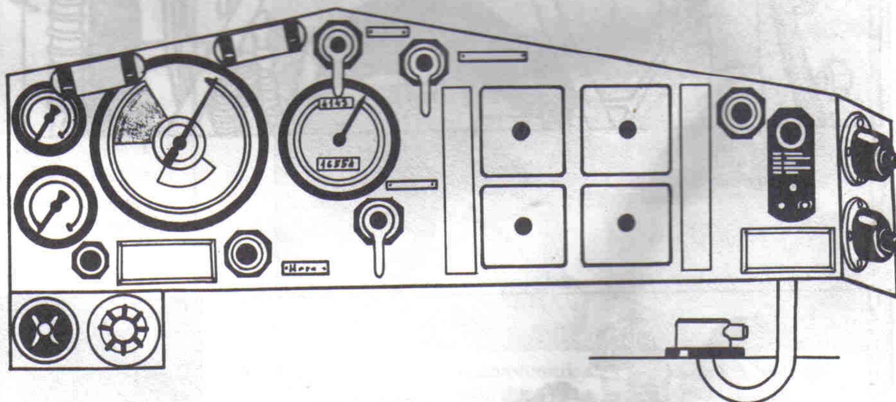
vu lafetace KwK 37 pro potřeby samohybného děla. Celkem pochopitelně se sáhlo po osvědčeném podvozku středních tanků Panzer III, použití sériového podvozku celý program urychlilo a navíc byl podstatně levnější než vývoj zcela nového. Nultá série vozidel, označených Sturmgeschütz III, postavená v pěti exemplářích, měla za cíl vyzkoušet celou koncepci v praxi. Podvozek pocházel z tanků Panzer III Ausf. B, od pozdějších verzí se lišil osmi zdvojenými pojezdovými koly na každé straně. Panzer III B měl rovněž charakter spíše zkušební, vznikl jen v patnáctikusové sérii. Na podvozkové části se nacházela nástavba jednoduchého tvaru, na rozdíl od mnoha současníků zhora plně zakrytá. Vzhledem k experimentálnímu charakteru těchto pěti vozů byly použity místo pancéřových plátů obyčejné železné plechy. Z čelní stěny stroje vyčnívala hlaveň děla KwK 37, jehož lafetace umožňovala patnáctistupňový pohyb do stran, dále již bylo nutno otáčet celým vozidlem. Po vcelku úspěšných zkouškách následovala objednávka na první sériovou variantu Sturmgeschütz III Ausf. A. Její kompletací se zabývala firma Alkett z berlínské čtvrti Spandau.

Verze A využívala podvozku tanku Panzer III F, který se vyznačoval šesti zdvojenými pojezdovými koly na každé straně. Pásy měly šířku 36 centimetrů. Opíraly se o tři kladky, mezi nimiž byla stejná rozteč. Pojezdová kola odpružovaly torzní tyče, přičemž na každá dvě protilehlá kola připadala jedna společná torzní tyč. Z tohoto důvodu museli konstruktéři pravou stranu podvozku poněkud posunout kupředu oproti levé. První a poslední kolo bylo navíc opatřeno tlumičem. Čelní pancéřování dosahovalo 50 milimetrů, boční 30 milimetrů, spodní část přídě 20 milimetrů, zadní stěna 30 milimetrů a konečně strop 18 milimetrů. Z důvodu zvýšení bezpečnosti osádky se na boky nástavby navařovaly šikmo 9 milimetrové pancéřové plechy, čímž se vytvořily jakési „krabice" odnikud ovšem nepřístupné. Posádka nasedala do vozu třemi poklopy na střeše, skládala se ze čtyř mužů. Řidič měl své stanoviště po levé straně kanonu (při pohledu odzadu), za ním seděl střelec, za jeho zády bylo místo velitele. Napravo od zbraně se nacházel čtvrtý muž, nabíječ. Kanón byl instalován v interiéru prajednoduchým způsobem, totiž pouhým přivařením jeho lafety k podlaze. Kruhový otvor vpravo od kanónu (při pohledu zepředu) nebyl střílnou, již připomínal, ale průzorem pro střelce. Jedinou zbraní, nepočítaje osobní ruční zbraně posádky, byl kanón, pro nějž se nakládalo čtyřicet čtyři kusů munice. Sturmgeschütz III poháněl benzínový dvanáctiválcový motor Maybach HL 120 TR o výkonu 300 koňských sil, energie se převáděla k hnacím kolům pomocí desetistupňové převodovky Variorex.

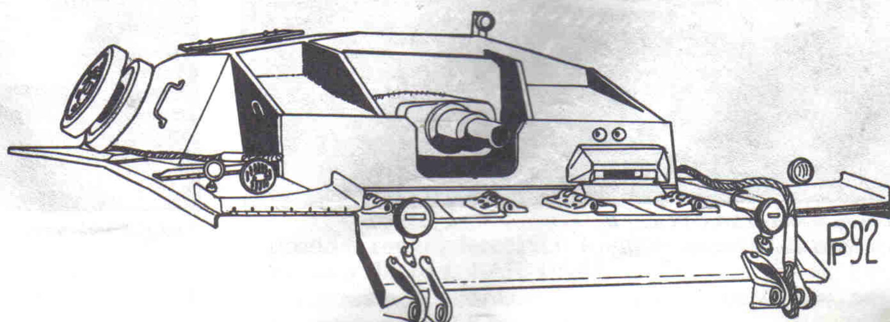
Víceméně pokusně se dostal Sturmgeschütz III verze A na frontu pouze při bojích ve Francii s cílem ověřit taktiku nasazení a zjistit skutečné kvality v ohni



Detail závěru 75 mm kanonu verze STUG III C.
Gun breach of the STUG III C in detail.



Radiostanice FUG 25.
FUG 25 radio.

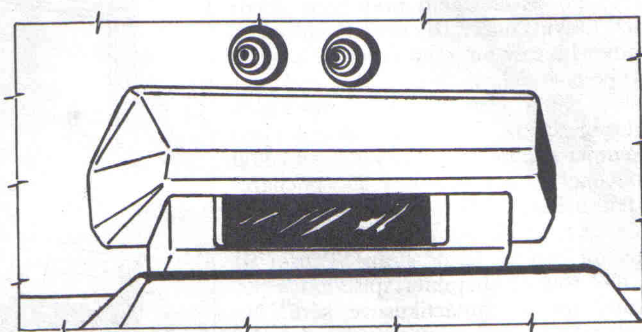


Čelní pohled na korbu STUG III E.
Front view of the STUG III E.



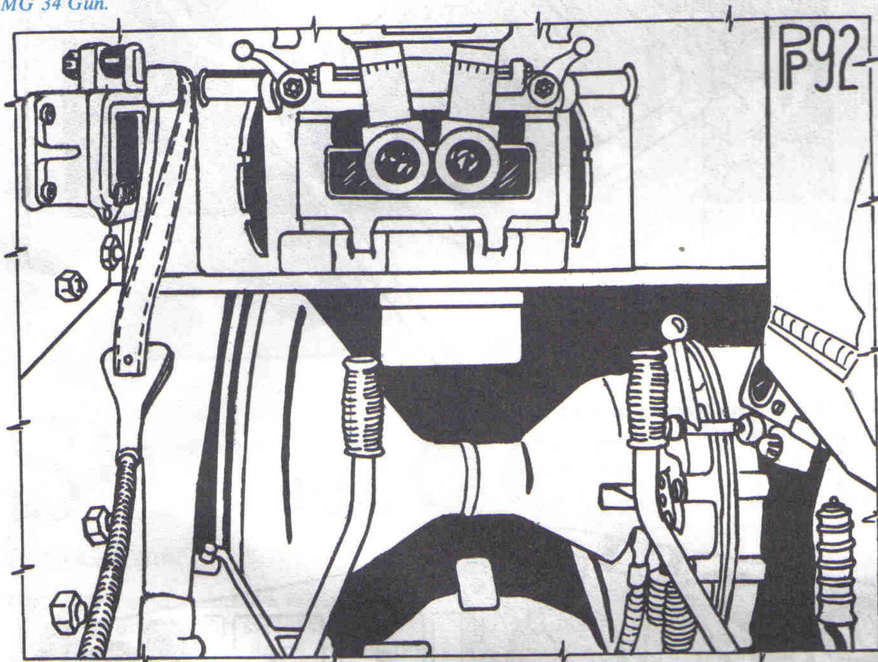
STUG III Ausf. B při postupu Sovětským svazem v létě 1941. Na korbě přepravuje výsadek, který si zde umístil 7,92 mm kulomet MG 34.

STUG III Ausf. B sommer 1941, USSR with a machinegun team using 7,92 mm MG 34 Gun.



Detail průzoru řidiče, s optickým zařízením (fahrerfernrohr).

Drivervisor, with binocular vision device.



Prostor řidiče.

Drivers compartement.

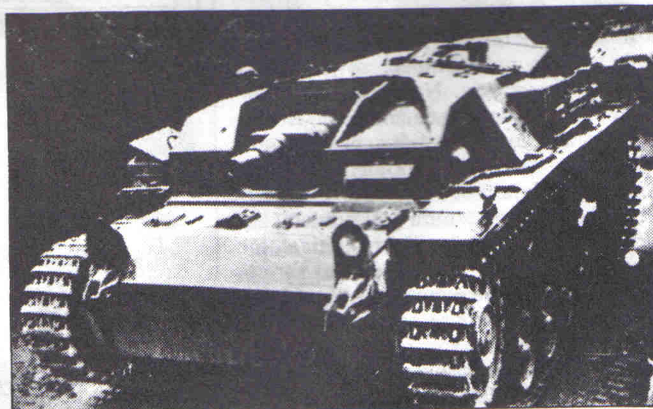
války. Čtyřiadvacet vozidel bylo rozděleno do čtyř baterií po šesti a označených Sturmgeschütz Baterie 640, 659, 660 a 665. Ve Francii tyto jednotky operovaly v období května a června 1940.

Mezitím přešla výroba středního tanku Panzer III k nové verzi H, což se odrazilo i ve změnách Sturmgeschütz III. Druhá modifikace Ausf. B bazírovala na podvozku Pz III H, měla tedy širší, 40 centimetrové pásy a hnací i napínací kola pozměněného typu a šířky. Fotografie ale dokazují, že Sturmgeschütz III B nesly v některých případech i původní kola, ovšem upravená vložením mezikroužků. Vzhledem k větší váze čtyřiceticentimetrového pásu bylo nutno přední kladku posunout vpřed k hnacímu kolu, čímž se eliminovala možnost prověsu. Vratné kladky měly od této chvíle pochopitelně nesymetrické rozteče mezi sebou. Motor je inovovaného provedení Maybach HL 120 TRM, převodovku Variorex nahradila šestistupňová ZF SSG 77. Všechny změny byly vynuceny popsanou modernizací mateřského tanku a neodpovídaly na taktické požadavky. Rychlost 40 km/h na komunikaci a maximální dojezd 160 km, rovněž na silnici zůstaly shodné se staršími Ausf. A. Původní tvar si ponechala též nástavba.



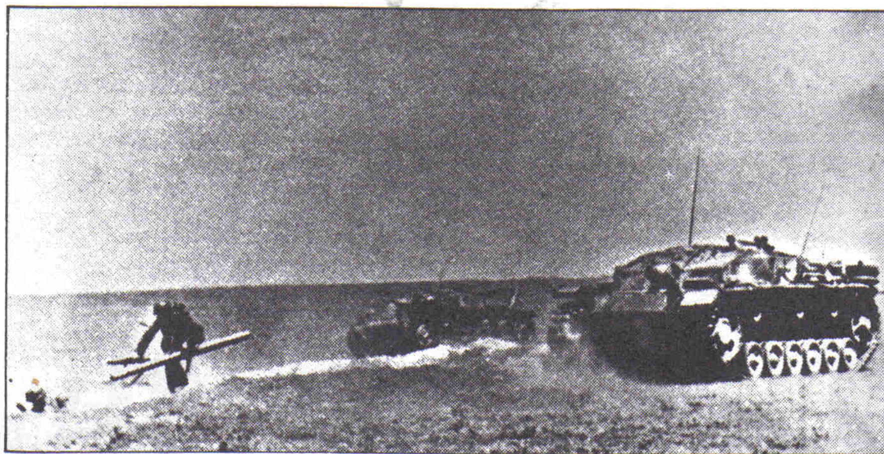
Celkový pohled na STUG III Ausf. B.

Overal view' of the STUG III Ausf. B.



Stroj první série varianty Ausf. A, z poklopu velitele je vysunut dělostřelecký dalekohled.

Vehicle of the first variant Ausf. A, with an extended binocular protruding from the comanders hatch.



Dvojice STUG III Ausf. E za bojů na Krymu.
Couple of STUG III Ausf. E's during the Crimean campaigne.

Výroba běžela od podzimu 1940, posádky se cvičily ve Francii a účastnily se bojů na Balkáně i počáteční fáze kampaně proti SSSR.

Začátkem roku 1941 se objevuje další verze, Ausf. C. U ní byla využita technologická zjednodušení, v jejichž důsledku se poněkud změnil tvar přední části vozu. Čelní jednodílný pancíř si zachoval tloušťku 50 milimetrů. Průzor střelce nahradil periskop na střeše, pohybující se zároveň s dělem. Proti náhodnému zásahu, například střepinou, jej chránily dva navařené ocelové profily šípovitého tvaru. Velitel v řadě případů používal k zaměřování klasického dělostřeleckého binokuláru, vysouvaného ze zadního poklopu.

Během produkce navrhla konstrukční skupina drobné dílčí změny, o jejichž rozsahu se mimochodem historici dodnes přou. Sturmgeschütz III, u nichž byly realizovány, opouštěly bránu výrobní haly pod označení Sturmgeschütz III Ausf. D. „Déčka“ jsou na první pohled od předchozích C téměř nerozeznatelná a na fotografiích je prakticky nelze rozlišit.

Na podzim roku 1941 výroba plynule přešla k verzi Ausf. E, lišící se výraznými zásahy do tvaru nástavby. Zmizely 9 milimetrové boční přídavné pancíře, zároveň se zvětšil krabicovitý kryt radiostanice na levém boku a posunul se směrem dopředu. Radiostanice se ovšem nacházela pouze ve výbavě velitelských vozů, u ostatních krabici využívali k ukládání materiálu, popřípadě munice. Obdobná krabice na druhém boku sloužila ke skladování munice. Některé prameny tvrdí, že nejméně část velitelských vozidel nesla elektronickou výbavu i zde.

Německé velení zpočátku východního tažení nemile překvapily vlastnosti sovětských tanků T-34 a těžkých KV-1 s poměrně výkonnými kanóny a odolným pancířem. Jednou z nejúčinnějších zbraní proti těmto vozidlům byly právě Sturmgeschütz III, které se díky nízkému profilu dokázaly přiblížit k sovětskému protivníku na minimální vzdálenost a poté jej zlikvidovat zásahem granátu z krátkohlavňové houfnice. Podle pamětníků vykazovaly v této činnosti větší úspěchy než obdobně vyzbrojené, ale podstatně vyšší tanky Panzer IV.

Naštěstí pro Němce Sověti nedokázali výhody využít, dílem pro malý počet moderních tanků, dílem pro neschopnost ideologicky kovaných důstojníků, kteří dokázali přežít krvavou lázeň Stalinových předválečných čistek. Wehrmacht záhy vyvodil ze situace důsledky a sám Adolf Hitler vydal rozkaz k urychlenému přezbrojení německých bojových vozidel. Panzer III měly dostat 50 milimetrový kanón, Panzer IV 75 milimetrový s dlouhou hlavní, obdobnou poněkud upravenou zbraň získaly i Sturmgeschütz III. Verze s dlouhohlavňovým kanónem budou popsány v příštím čísle.



Muzeum letectví a kosmonautiky v Praze-Kbelích opět jako každý rok zahajuje provoz dnem otevřených dveří. Letos mimo jiné představí nové přírůstky jako např. DeHavilland DH 82 Tiger Moth, Phantom a nově zrestaurovaný K-65 Čáp (Fiesler Fi 156 Storch).



Douglas Skyraider

Václav Janovský, Ivo Pejčoch a Ing. Ivan Fojtík / LHS, výkresy Petr Antoš

(dokončení)

V minulém čísle byl popsán vznik a vývoj bombardéru Douglas Skyraider až po sériovou verzi AD-4 a nasazení stroje v korejské válce. Zmíněny byly i letouny, které se dostaly do služby v Británii a Švédsku. Nyní poznáme osud AD-4 ve Francii a poslední sériovou modifikaci.

Francie Skyraider zařadila k pozemnímu letectvu a určila jako operační prostor zámořské državy nebo země, jimž se poskytovala vojenská pomoc. Bezprostřední příčinou nákupu těchto letadel byla situace v Alžírsku roku 1958. Jednotky bojující proti Frontě národního osvobození Alžíru (FNLA) zejména v pohoří Atlas potřebovaly účinnější pomoc, než jakou jim mohly poskytnout lehké T-6 Texan a T-28 Trojan (Fennec). Těžší P-47 D Thunderbolt, jimiž byly vybaveny dvě eskadrony v Oranu a na nichž ležela hlavní tíha bojů, musely pro značné opotřebení být vyřazovány. Francouzské velení tedy objednává v USA a dostává 113 strojů verzí AD-4 (20), AD-4N (52) a AD-4NA (41) z přebytků US Navy. Přicházejí dílem vcelku přes Saint Nazaire, dílem rozložené v bednách před Bordeaux a jsou kompletovány v dílnách firmy SFERMA.

Francouzi uplatnili vlastní modifikace, AD-4 mají zablokováno vyklápění brzdících štítů, AD-4N se zbavují radioelektronického vybavení v kabině operátorů, AD-4NA takto upravuje ještě Douglas. Prázdná místa operátorů mohou nyní sloužit příležitostné přepravě osob. U všech letounů je demontován přistávací hák, sklápění křídel je však zachováno a v praxi využíváno. Mezi 6. únorem 1960 a 30. březnem 1962 postupně dostává všech 113 Skyraiderů Armée de l'Air. V dubnu 1960 přichází do Alžíru první stroj k 20.EC (Escadre de Chasse — stíhací eskadře), v říjnu jsou již její dvě eskadrony 1/20 a 2/20 zcela přezbrojeny tímto typem, každá v počtu dvaceti kusů. Záhy vzniká třetí eskadrona 3/20. Celá EC 20, operující z řady alžírských letišť plní denně v prostoru Atlasu úkoly těžké palebné podpory, doprovází vrtulníkové výsadky a zásobovací konvoje, hlídkuje nad hraničními zátarasy s Tuniskem a Marokem. Díky velkému doletu a značné nosnosti získávají Skyraidery od počátku pověst strašlivých válečníků a vzbuzují v arabských povstalcích hrůzu. Pozemní oddíly si jej oblíbily pro schopnost vytrvale hlídkovat nad terénem a na požádání přesně ničit bojové cíle. Boj o Alžír však končí 19. 3. 1962 příměřím a 1. 7. 1962 vyhlášením nezávislosti. Část EC.20 zde ale zůstává téměř ještě dva roky a zajišťuje francouzskou mírovou přítomnost. Příležitostně dokonce Skyraidery bombardují, již na straně alžírských jednotek, pozice bojůvek, odmítajících uznat svrchovanost nové vlády. EC 1/20 je rozpuštěna 30. 9. 1963, EC 2/20 31. 12. 1963 a 3/20 v březnu 1964, čímž končí působení AD-4 na alžírské půdě.

EC 1/20 se den po svém zrušení stává eskadronou bitevního letectva EAA1/21 a přesouvá se na základnu v Džibuti ve Francouzském Somálsku. Zde plní roli francouzské vojenské přítomnosti až do 31. 12. 1972, kdy je nahrazena EC 4/11 se stroji F-100 Suber Sabre. Na základě spojenecké smlouvy se od EAA 1/21 přemisťuje odřad 4 letounů do Čadu, kam přilétá koncem srpna 1968. Po doplnění z něj vzniká samostatná EAA 1/22 zapojující se do bojů vládní armády proti muslimským gerilám na severu země. Působí v Čadu až do roku 1975, kdy se vrací do Francie. Šest letounů je ale předáno čadskému letectvu, které je ze základny N'Djamena používá proti rebelům podporovaným Lybijí. Skyraidery pilotovali francouzští žoldnéři. AD-4 v této republice též sloužily u vládního letectva v letech 1976—84.

Rozpuštěná EC 3/20 se přemístila na Madagaskar, kde vytvořila novou EAA 2/21 v červenci 1964, vybavenou 10 Skyraidery. Francouzské panství ale bylo u konce i na tomto ostrově a 4 AD-4N se vracejí v červnu 1973 do Francie k uskladnění, zbytek je převeden do Čadu. Téhož roku je EAA 2/21 zrušena.

Poslední zemí, nasazující do výzbroje Skyraidery se stává Kambodža. Začátkem 60. let se vláda prince Norodoma Sihanuka orientuje na SSSR a Čínu, odkud získává vojenský materiál, zároveň se zhoršují vztahy s USA, Jižním Vietnamem a Thajskem. Za této situace povoluje president de Gaulle vyhovět žádosti kambodžské vlády a dodat jí AD-4N/NA (dále A-1D). Francouzi totiž tradičně udržovali s touto zemí dobré vztahy, měli tam značný vliv, mezi jiným školili příslušníky letectva a dodávali vzdušným silám materiál. Letectvo (AVRK) chce novými bitevními letouny nahradit zastaralé americké AT-6G, se Skyraidery má navíc zkušenosti, neboť se dvěma uprchli do Kambodže jihovietnamští dezertéři. Tyto A-1H jsou roku 1964 připojeny k prvním francouzským A-1D, s nimiž vytvářejí šestičlennou letku. Dalších deset A-1D přichází v říjnu 1965 od rozpuštěných alžírských jednotek. Později přichází ještě jeden stroj. Hlídky A-1D

společně s T-28D vysílané až třikrát denně ze základny Battabongo k thajské hranici měly zabránit pronikání Thajci podporovaných Svobodných Khmerů do země. Ještě živěji bylo na hranicích s Jižním Vietnamem, podél nichž operovaly severovietnamské oddíly. Střety AVRK s VNAF (jihovietnamským letectvem) byly časté, mnohdy na sebe útočily A-1, v jejichž kabinách seděli bývalí spolužáci francouzských leteckých učilišť. Během bojů se hranice příliš nerespektovaly a kambodžské A-1D se dostávají do styku i s letouny USAF, například záchytnými F-102. V letech 1966-70 se AVRK snažilo zachovat nezávislost země, především proti cizím jednotkám, operujícím přes její teritorium, ale i proti různým povstaleckým skupinám, kupříkladu Rudým Khmerům, podporovaným z Hanoje. A-1D hrály významnou roli, ale jejich počet díky ztrátám klesal, takže roku 1969 jich mohlo vzlétnout již jen 3—5 denně. Princ Sihanuk se snažil získat ze socialistických zemí podporu, SSSR přislíbil pomoc ve formě rozsáhlých vojenských dodávek, zahrnujících i MiGy 21. K tomu však již nedošlo, 18. 3. 1970 je Sihanuk svržen a na kambodžském území spolu bojují severovietnamské a americké síly. O dalším osudu Skyraiderů není již mnoho známo.

Zbytek Skyraiderů ve Francii byl udržován v letuschopném stavu jako rezerva ještě velmi dlouho, piloti je často používali ke kondičním letům. Poslední stroj udržovali u útvaru EAA 601 (skladovací jednotka, u níž byly Skyraidery soustředěny) zrestaurovaný ještě v roce 1981. Čtyři letouny byly odeslány také do Gabunu, kde s nimi od poloviny 70. do počátku 80. let operoval francouzský personál u prezidentské gardy prezidenta Omara Bonga.

Nyní se vraťme do USA padesátých let, kde vznikly ještě tři základní obměny letounu Douglas Skyraider. První byla AD-5, vyvíjená od počátku desetiletí, odpovídající na požadavky Navy, volající po palubním bombardéru se sedadly vedle sebe a dvoučlennou osádkou. Prototyp vzlétl 17. srpna 1951 a od starších bratří se dosti lišil. Kabina osádky dostala pochopitelně nový překryt, motor se posunul o 20,32 cm dopředu a rozšířil se trup. S tím souvisela řada dalších nutných úprav. Směrem dozadu byl trup protažen o 58,42 cm, SOP dostala nový tvar a o 50 % větší plochu, v její náběžné hraně se nacházel lapač vzduchu. Závěsníky pod křídly byly již modernějšího typu s dopřednou konfigurací, na ně i třetí pod trupem se mohly zavěsit přídavné nádrže. Motor Wright R-3350 26W měl 2 700 koňskými silami o něco menší výkon než starší verze, takže oproti AD-4 poklesla rychlost a mírně se snížil dolet. Výzbroj odpovídala AD-4, tedy čtyři kanóny 20 mm v náběžné hraně křídla a možnost podvěšení variabilního nákladu pod tři velké závěsníky a šest dalších pod každou polovinou nosné plochy. Výroba AD-5 probíhala do dubna 1956 a dala celkem 668 strojů. AD-5 byly poslední verzí, u níž existovaly modifikace pro radioelektronický boj.Roku 1962 v souvislosti se změnou v označování jsou AD-5 přejmenovány na A-1 E.

AD-5N vzniklo 138 a sloužily k nočnímu boji, roku 1962 se z nich stávají A-1G. AD-5Q byly dítětem konverze AD-5N, používali je k radioelektronickému boji a existovalo jich dohromady 54. Byly doslova našlapány elektronikou, díky čemuž jsou označovány za nejdokonalejší letoun tohoto určení, u Douglasu vyráběný. Později byly známy coby EA-1F-AD-1S postavili v jediném prototypu, jeho určením byl protiponorkový boj, neujal se a nedostal do sériové výroby. Letadla AD-5W nesla velký radom pod trupem, užívaný při úkolech včasné výstrahy, stejně jako u předchozích „Goopy". Výrobní linku jich opustilo 217 a po roce 1962 je značili EA-1. Díky značnému prostoru za piloty sloužily AD-5 a zhusta i ke kurýrním letům mezi letadlovými loďmi a pevninskými základnami.

Klasický bombardér vycházel ze starších AD-4B, od nichž se lišil motorem R-3350-26 WD a nepatrně delším trupem. Schopnost nést nukleární bombu si ponechal. Stavěly se pouze v jediném jednomístném provedení, jejich počet dosáhl 713 kusů. Výroba probíhala souběžně s AD-5 do srpna 1956, později je přeznačili na A-1H. Vzhledem k montování zjednodušené elektronické výbavy mohly AD-6 operovat i za zhoršených povětrnostních podmínek. Počítalo se s nimi zejména pro bitevní akce, čemuž se podřídily zesílená podlaha kabiny a pancéřování jejich boků, rovněž se montovalo zařízení pro svrhávání bomb v přízemním letu. Kuriozním byl systém nouzového opuštění stroje, pilotní sedačka totiž vylétala z kokpitu pomocí výtažné rakety.

Na AD-6 navázala poslední sériová verze AD-7 (od roku 1962 A-2J) vyrobená v počtu pouhých 72 kusů. Stejně jako u AD-5 a AD-6 se objevily znovu aerodynamické brzdy pro střemhlavý let, zesílený podvozek dovoloval naložit větší hmotnost podvěšené výzbroje. Z AD-7 se stávaly také první tankovací letouny US Navy, zásobu paliva nesly v přídavné nádrži pod křídlem, z které vysouvali hadici na doplnění pohonných hmot. Poslední Skyraider opustil Douglasův závod 18. 2. 1957, jednalo se o AD-7 sériového čísla 142 081. Skončila tak dlouhá éra výroby pístových bombardérů stavěných pro americké letadlové lodě, AD-7 už neměl následovníka.

Počet Skyraiderů se u palubních jednotek zvyšoval až na největší množství 29 squadron v roce 1955. Od počátku 60. let se začaly jejich stavy snižovat. Určitý čas sloužily i na palubě první atomové letadlové lodi světa, CVAN-65 Enterprise. Wing měl v popisovaném období větší početní stavy, než se na palubu nosiče mohly zařadit. Útočné letouny proto zpravidla pobývaly na pozemních základnách a na letadlové lodi se nacházel zvýšený počet výstražných a protiponorkových strojů. V případě cvičení nebo zostření politické situace ve světě část těchto nebojových letadel přelétla na pevninu a nahradily je bombardéry, čímž se na-

Vrtulník CH-54 zvedá poškozeného Skyraidera A-1H, který musel nouzově přistát na letišti Nakhon Phanom, foto USAF.

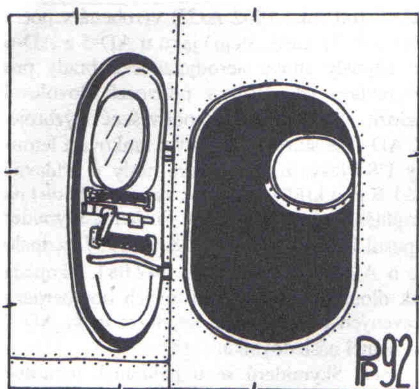


Skyraider A-1H is lifted by CH-54 Skycrain after his crash landing at Nakhon Phanom airfield, photo USAF.



Nerozlučná dvojice při většině záchranných akcí, Sikorski HH-53 a Douglas A-1H, foto USAF.

Sikorski HH-53 and Douglas A-1H on an rescue mission in Vietnam, photo USAF.

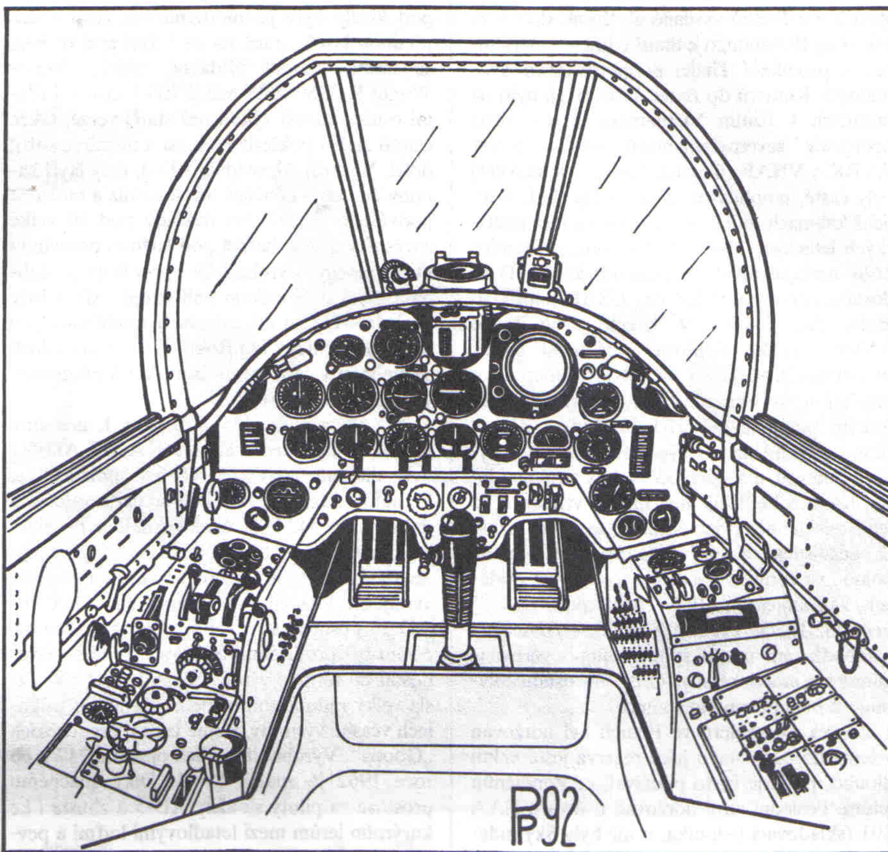


Dveře AD — 4N.
Doors of the AD — 4N variant.

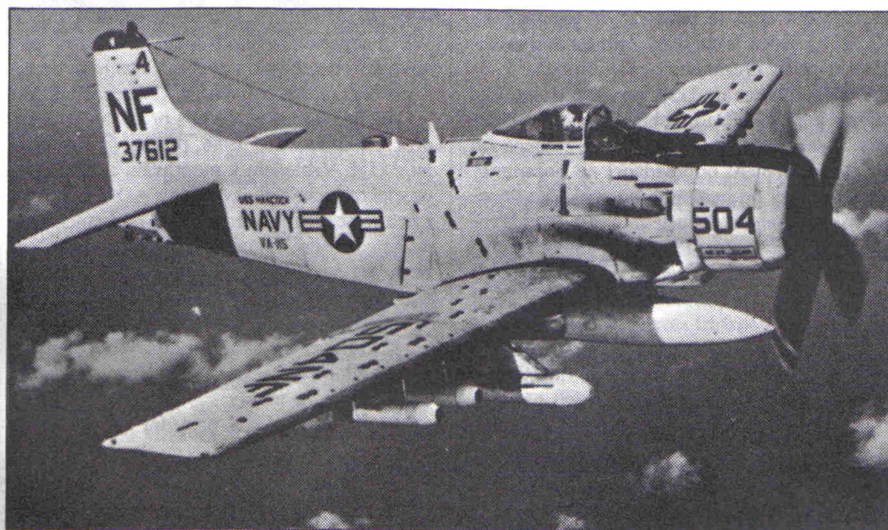
plnily válečné tabulkové stavy. Roku 1964 na palubách amerických letadlových lodí bylo už pouze dvanáct squadron. Koncem šedesátých let je vytlačovaly Skyhawky a příchod těžkých Intruder znamenal naplnění jejich osudu u námořnictva.

Postupně se vzrůstajícím napětím ve Vietnamu a sílící americkou iniciativou v oblasti vznikl konflikt, který přerostl v mnohaletou válku. Hegemonistické chutě severovietnamských vůdců, zejména Ho-Či-Mina, nazývaného indočínským Hitlerem, utopily v krvi desetitisíce lidských životů. Do akcí Vietcongu a oddílů pravidelné severovietnamské armády se zapojily i Skyraidery, poprvé 5. srpna 1964, když squadrony VA 52 a VA 145 bombardovaly cíle na pobřeží Vietnamské socialistické republiky. Většiny operací se zúčastnily jednomístné verze, AD-5 byly používány především na pozemních základnách v USA. Bojových akcí se účastnily AD-6 a AD-7 do roku 1968. Po celou dobu bylo jejich prioritní úlohou útočit na cíle v hloubce nepřátelského území a spolupodílet se na záchranných operacích. Za svou službu dokonce dosáhly dvou sestřelů, přičemž je takřka neuvěřitelné, že jejich piloti poslali v plamenech k zemi proudové stihače MiG-17! 20. června 1965 čtyři Skyraidery z VA-25, náležející na USS Midway zaskočily dva MiGy 17 nad Severním Vietnamem a zahájily manévrový boj. Jeden z vietnamských útočníků nalezl svůj osud, neboť se na krátký okamžik dostal do palebného pole dvou Američanů, kteří nezaváhali. Poručíci Charlie Hartman a Clinton „Clint" B. Johnson nepřátelský Mig doslova rozstříleli a získali každý po 1/2 vítězství. Letoun, patřící VA-176 z letadlové lodi Interpid, pilotován Wiliamem J. Pattonem zaznamenal 9. října 1966 druhý sestřel MiGu 17, rovněž nad Severním Vietnamem. V souvislosti s průběhem bojů pocítila USAF nedostatek bitevních strojů. Vzniklou situaci tedy její generalita řešila nejschůdnější cestou, když objednala od kolegů z US Navy předání Skyraiderů A-1E a A-1H, které nasadila do bojů. První jednotkou, jimi vybavenou, se stala 602. fighter squadron, zformovaná na základně Bientloa v roce 1964. Vedle samotného nasazení se piloti věnovali instruktáži a výcviku jihovietnamských letců. V prvním období, trvajícím zhruba do konce šedesátých let, Skyraidery USAF plnily zejména funkci přímé letecké podpory, když útočily na oddíly Vietcongu. Z těchto bitevních akcí vycházely s vysokým hodnocením, jejich údery byly značně přesnější než u proudových strojů, které musely udržovat vyšší rychlost. Někteří generálové se dokonce dožadovali obnovení sériové výroby. K tomu ale již nedošlo, jednak pro dodávky přece jen mnohem modernějších A-4 a F-5, jednak i proto, že chyběly některé původní výrobní přípravky.

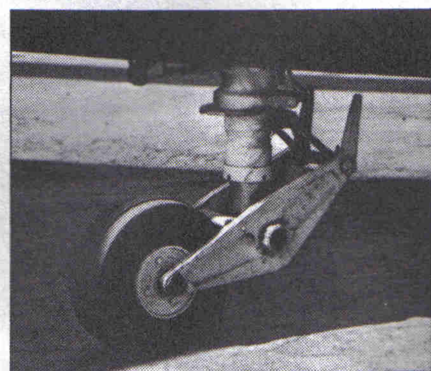
Přibližně od roku 1965 začaly Skyraidery přecházet k úkolům palebného doprovodu záchranných vrtulníků, kterým se věnovaly až do odchodu Američanů z Vietnamu, i poté, co byly z bitevních akcí dávno staženy. Zde je třeba zmínit i originální, neplánovanou záchrannou akci, kterou provedl 10. 3. 1966 major Bernie Fisher. Při návratu z bitevního náletu na okolí tábora Ashau spatřil u rozbité dráhy opuštěného nouzového letiště mávat svého kolegu, kterého před chvílí Vietnamci sestřelili. Fisher chladnokrevně posadil svůj Skyraider na krátery a střepinami pokrytou dráhu, z které za



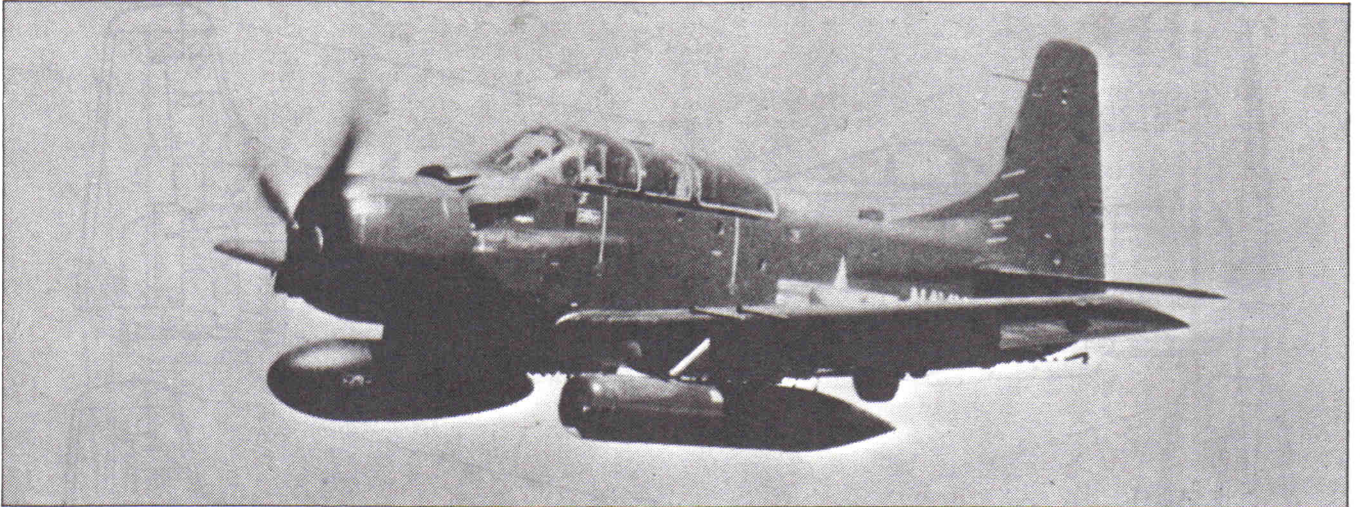
Interiér AD — 4.



Na námořních Skyraiderech bylo často množství závěsníků redukováno, jako v tomto případě.
On many NAVY Skyraiders were hardpoints very often reduced, like on this one.



Detail ostruhového kolečka.
Tailwheel in detail. Photo: O. Kudrna.



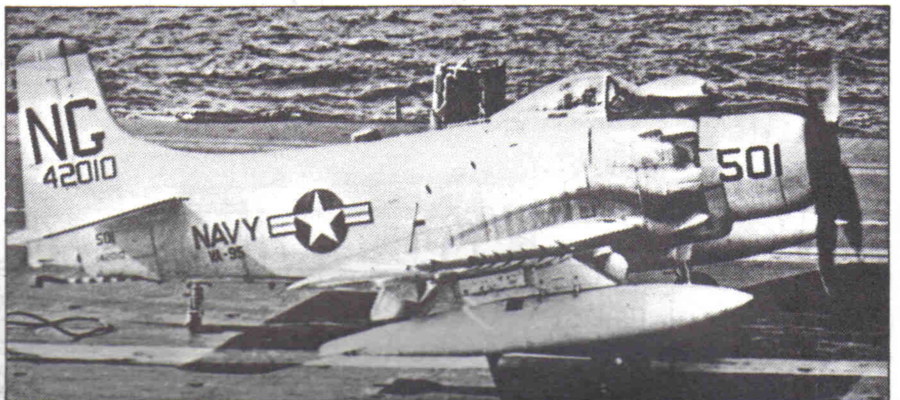
AD — 5N při zkušebním letu, pod pravým křídlem má pouzdro pro radioelektronický boj a pod levým kombinovaný světlomet.

AD—5N during a test flight, under the right wing is an ECM container and on the left is a searchlight container.

okamžik startoval se svým zachráněným kamarádem. Za svůj odvážný čin dostal nejvyšší americké vyznamenání Kongres Medail of Honour.

Operace na záchranu sestřelených osádek letounů a vrtulníků probíhaly z thajských základen Udoru a Nakhon Phanop. Při startu záchranného vrtulníku vzlétaly i bitevní letouny, které likvidovaly ohniska protivzdušné obrany, popřípadě i vietnamské vojáky v okolí nalezeného sestřeleného letce. Velitelem akce býval pilot jednoho ze Skyraiderů. Organizace pro záchranu sestřelených letců se nazývala Rescue and Recovery Service ARRS. Za všechny přiblížíme jednu akci, patrně vůbec nejrozsáhlejší, dokazující jak si Američané na rozdíl od komunistických armád váží lidského života a pro záchranu jediného vojáka jsou ochotni obětovat jakékoliv materiální i finanční prostředky.

Začala 5. prosince 1969, když posádka F-4 Phantom hlásila do éteru, že musí opustit stroj. Při útoku na Ho-Či-Minovu stezku v Laosu inkasovala jejich stihačka zásahy z protileteckých kanónů a kapitán Benjamin Danielson s operátorem zbraňových systémů poručíkem Woodrow Bergeronem se katapultovali. Dopadli 180 metrů od sebe do údolí Ban Phanop ve středním Laosu. Mezi nimi proudila široká a hluboká řeka, která je rozdělila navždy. Ze základny U Dorn okamžitě odstartovaly dva záchranné Sikorski CH-53 se dvěma Skyraidery. Velitel akce nejdříve prolétl pomalu údolím, kde spatřil oba letce a nevšiml si žádné přítomnosti nepřátel. Povolal tedy vrtulníky, na které se ale snesla palba skrytých protivzdušných baterií, jejichž zkušené osádky čekaly na přílet očekávaných vrtulníků a nechtěly se předtím demaskovat. Američané byli přinuceni k ústupu a po následující tři dny probíhala grandiózní operace, která byla nakonec korunována částečným úspěchem. Po celou dobu byla vietnamská postavení bombardována, do boje se zapojily i F-5 a F-4 Phantom. Třetího dne se za rozsáhlého leteckého úderu podařilo položit okolo Bergerona kouřovou clonu a naložit jej do CH-53. Jeho velitel byl předešlého dne bohužel objeven komunisty, zajat a vzápětí bestiálně zavražděn. Tělo pilota kapitána Denielsona se nepodařilo nikdy nalézt a americké velení jej prohlásilo za nezvěstného. Celá akce stála poškození pěti Skyraiderů a dvanácti vrtulníků, člen osádky jednoho vrtulníku zemřel při návratu na U Dorn následkem střelných poranění. Za 51 hodin operace provedla USAF 336



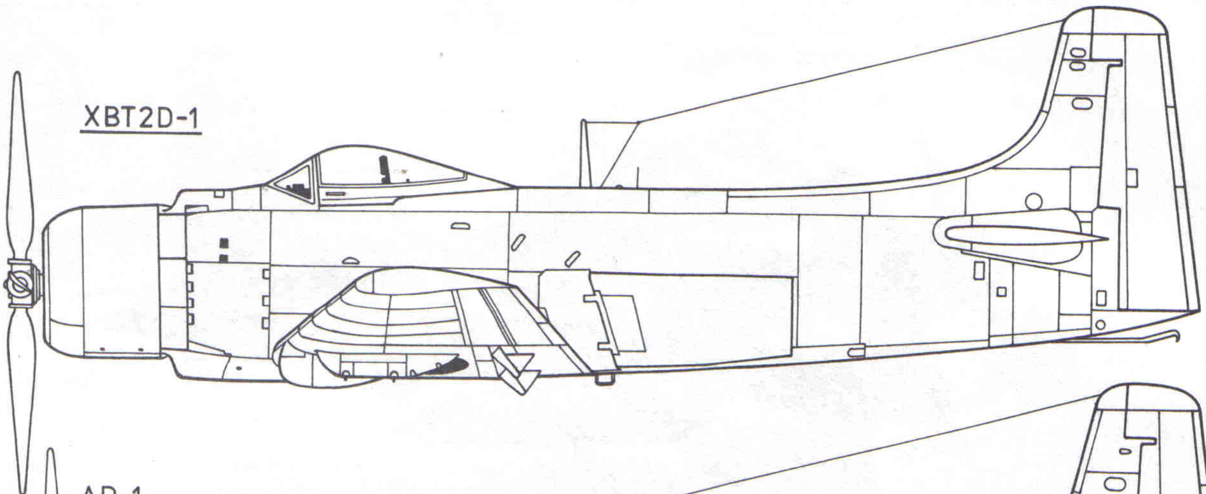
Jeden z mála AD-7, A-1J po přistání na USS Ranger v lednu 1960. Stroj patří veliteli VA-95 Cdr. Wrightovi.

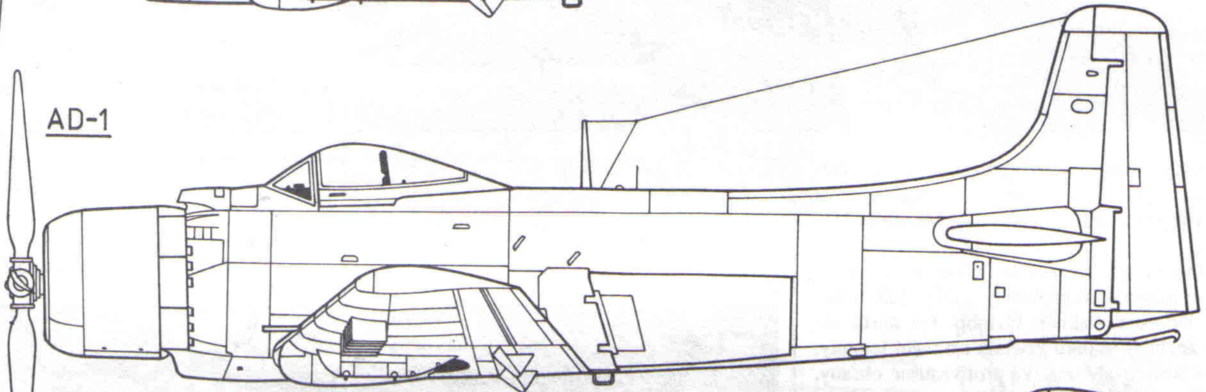
AD-7, A-1J piloted by Squadron Cdr. Wright, of VA-95 after his landing aboard USS Ranger, january 1960.

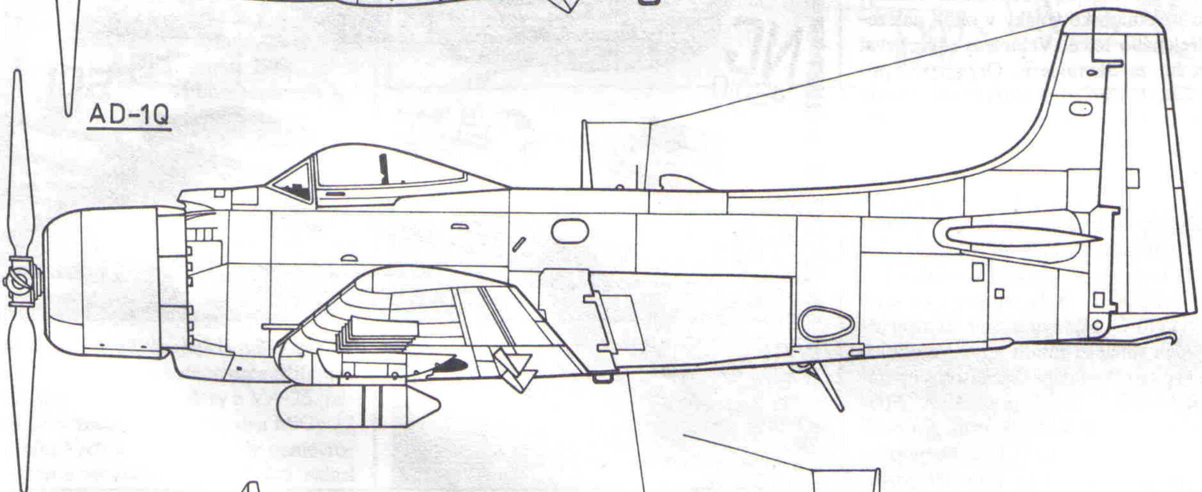


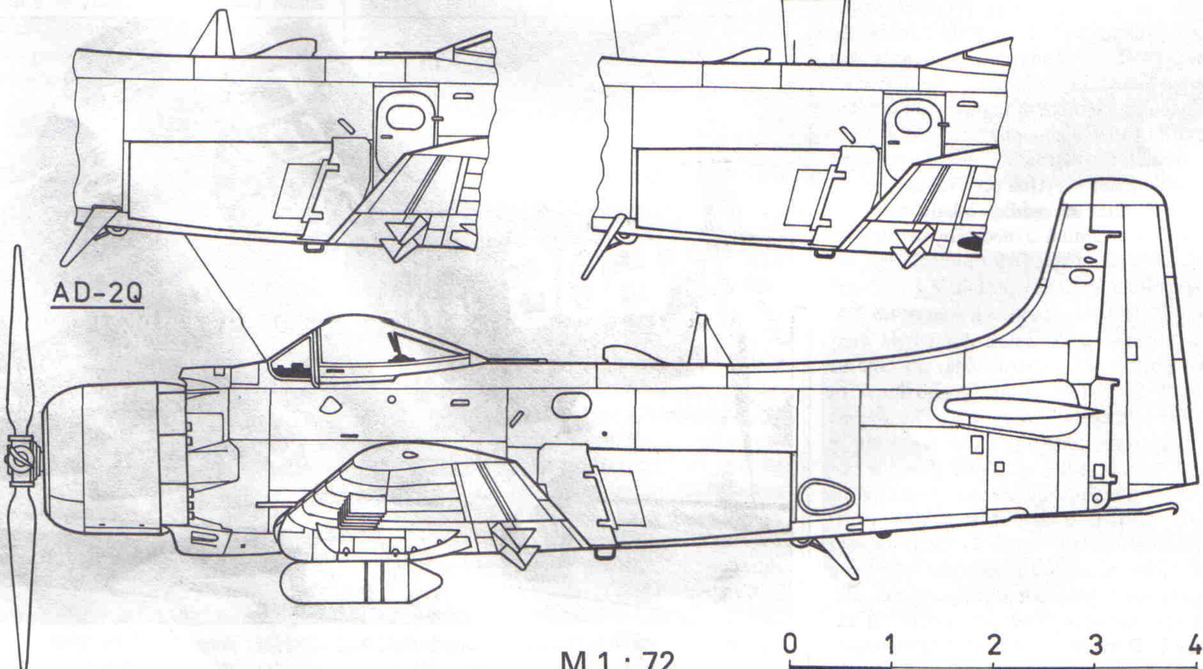
Skyraider AD-6 zachycený na letišti Planes of Fame Museum, Chino, California.

Skyraider AD-6 photographed at the Planes of Fame Museum, Chino, California. Photo: O. Kudrna.



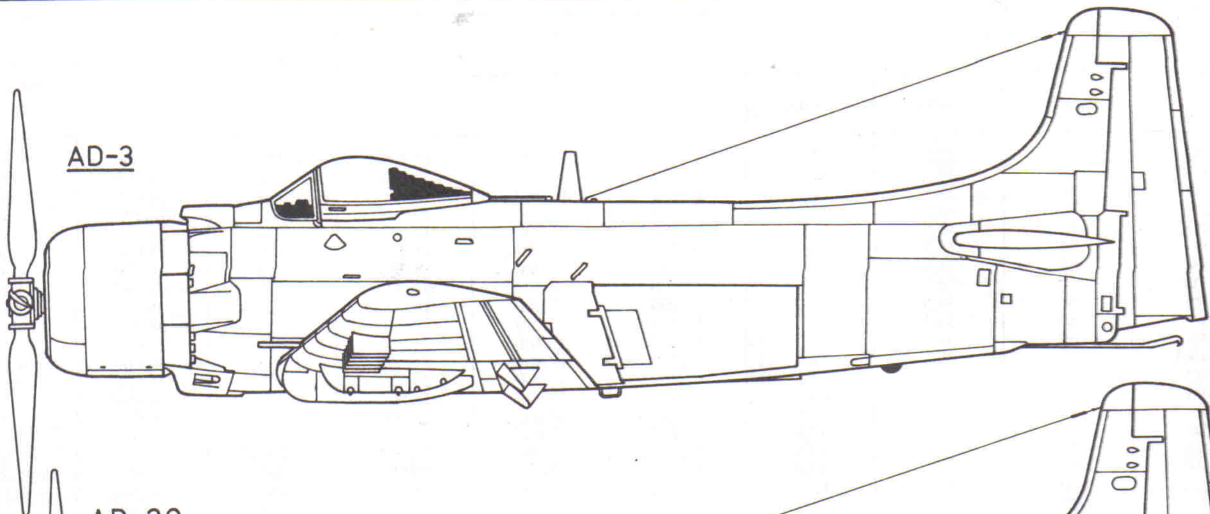


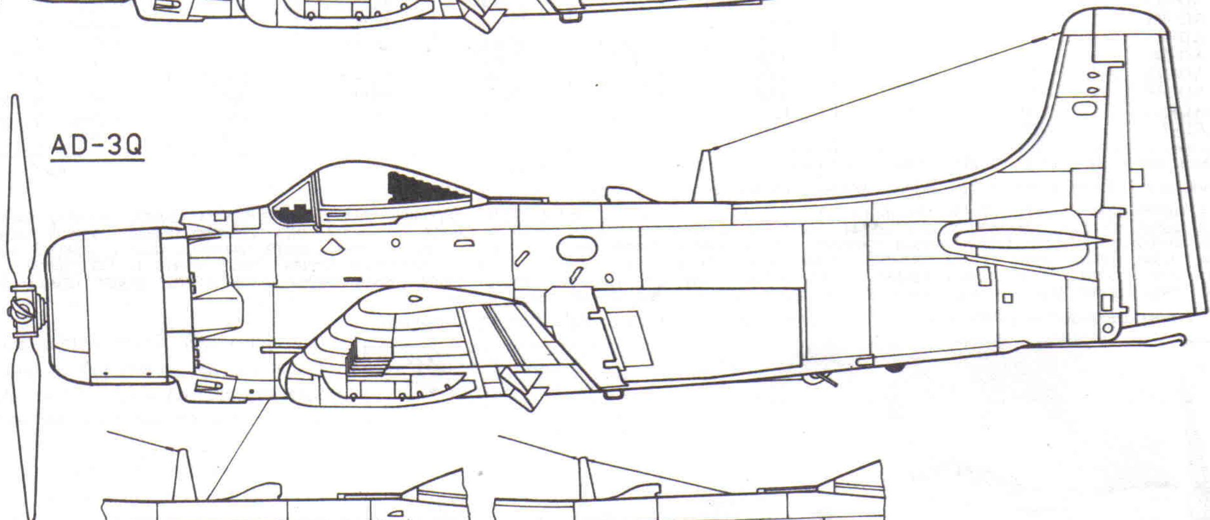


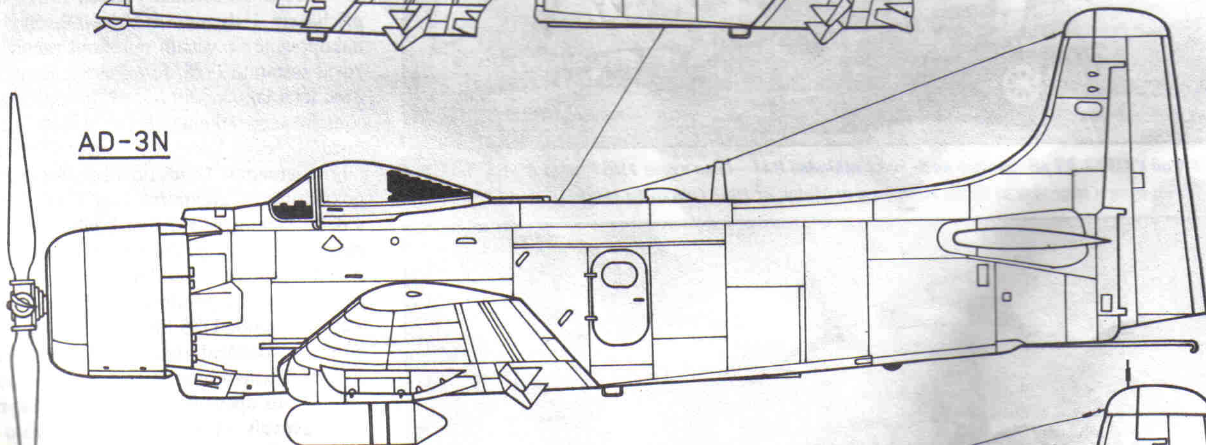


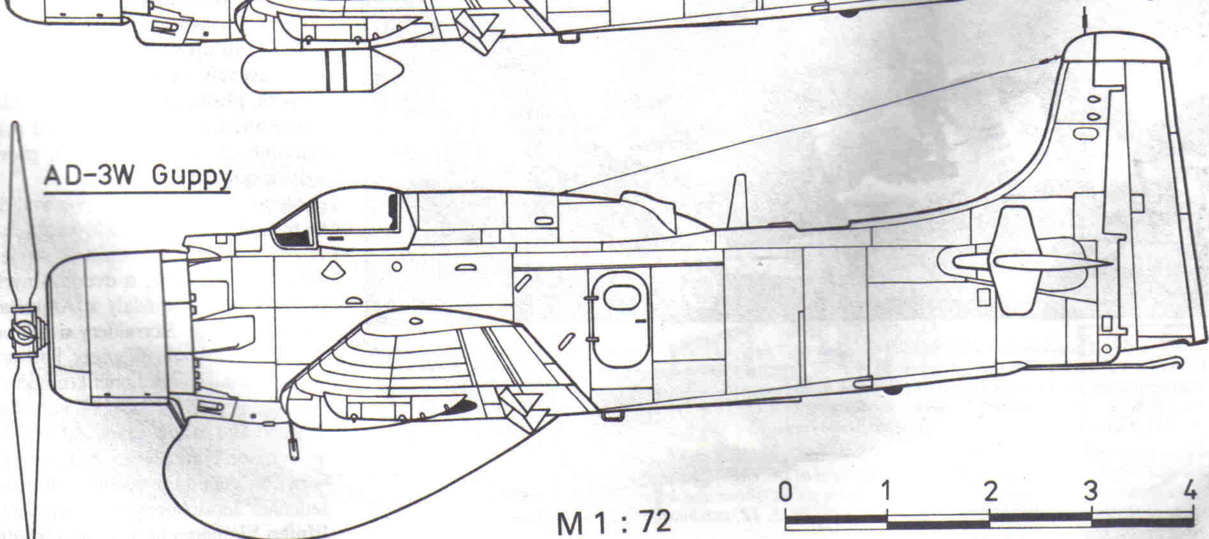
M 1 : 72











M 1 : 72



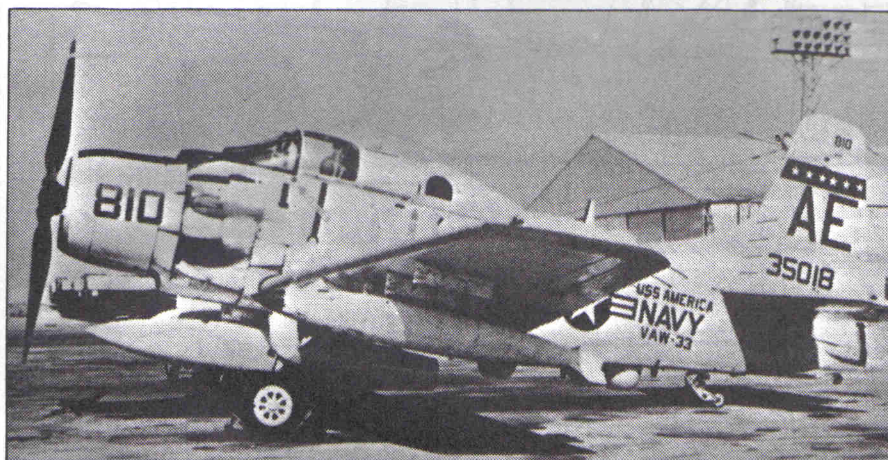
Typ	Rozměry (ft)			Váhy (lb)			Maximální rychlost (v uzlech)	Dostup (ft)	Dolet (nám. mil)
	Rozpětí	Délka	Výška	Prázdná	Vzletová	S max. zatížením			
XBT2D-1	50	39,5	12	10,500	15,000	16,700	325	26,000	1,350
AD-1	50	38,5	12	10,560	16,000	18,000	310	26,000	1,350
AD-1Q	50	38,5	12	10,970	17,000	18,900	300	26,600	1,310
AD-2	50	38,5	12	10,579	16,000	18,300	328	27,500	1,386
AD-2Q	50	38,5	12	11,200	17,000	19,143	321	26,600	1,310
AD-3	50	38,5	12	10,800	16,000	18,300	325	27,000	1,300
AD-3N	50	38,5	12	11,564	17,000	18,300	315	26,500	1,300
AD-3W	50	38,5	12	13,000	16,500	18,300	300	27,000	1,100
AD-3Q	50	38,5	12	11,600	17,000	18,300	305	36,000	1,300
AD-4	50	38,5	12	11,712	16,700	24,000	315	36,500	1,110
AD-4N	50	38,5	12	11,400	17,400	24,000	305	36,000	1,100
AD-4NA	50	38,5	12	11,400	17,400	24,000	305	36,000	1,100
AD-4Q	50	38,5	12	11,600	17,000	24,000	305	36,000	1,110
AD-4W	50	38,5	12	12,600	17,500	24,000	305	36,000	1,110
AD-5	50	40	13,9	12,293	17,000	25,000	270	26,000	1,044
AD-5N	50	40	13,9	12,112	17,000	25,000	260	25,000	1,135
AD-5Q	50	40	13,9	12,097	17,000	25,000	270	27,000	1,182
AD-5W	50	40	13,9	12,097	17,000	25,000	260	27,000	1,294
AD-6	50	39,2	12	11,302	15,600	25,000	285	28,500	1,143
AD-7	50	39,2	12	12,092	15,600	25,000	285	28,500	1,128

1 námořní míle = 1 853,18 m; 1 uzel = 1 námořní míle/hod.; 1 ft = 0,3048 m; 1 lb = 0,4536 kg

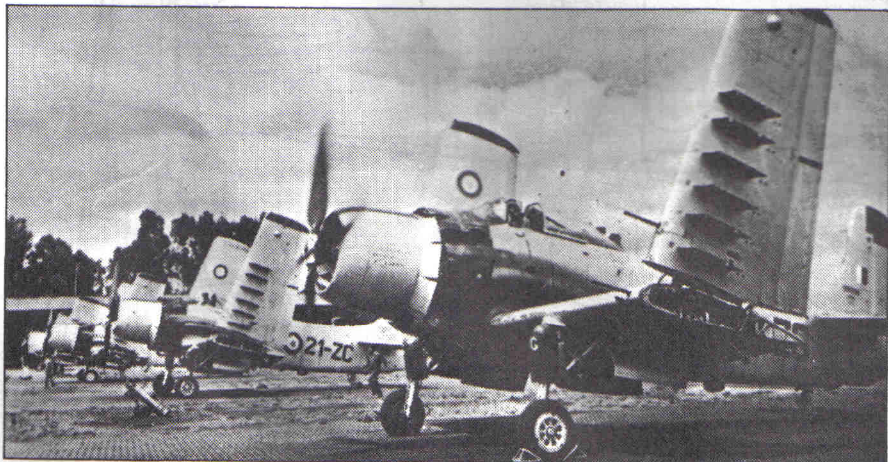
Seriová čísla 113 francouzských Skyraiderů v pořadí dodávek závodu SFERMA:

127012, 126955, 126927, 125717, 124146, 125718, 124134, 125721(K), 125722, 125728, 125716, 125740, 125715(K), 124143, 124142, 125714, 126940, 124140(K), 126924(G), 129601, 126877, 126894, 125724(K), 125734(K), 126914, 125744, 125732, 126934, 126942(K), 124156, 125746(K), 125755, 126893, 126880(Č), 126890(K), 126983, 126998(Č), 126996, 125762(K), 125735, 126912(G), 126922(G), 126931, 126903, 126956(G), 126923, 126958, 126969, 126929, 126959(Č), 126933, 126960, 126979, 126965(Č), 126973, 126935(Č), 126900, 126888, 126994, 126995, 127002, 126911, 127004, 126949(Č), 127888, 127919, 126957, 127894, 126878, 126966, 126986, 126952, 126964, 126921, 126910, 125749, 126920, 126997, 126970, 127881, 127900, 127893, 127903, 128966, 126882, 125741, 126938, 127895, 125719, 126913, 126962, 126897, 126945, 126954, 123789, 123797, 123821, 123833, 127865, 123899, 123950, 129001, 123920, 123854, 128932, 128968, 123814, 123832, 123837, 123859, 123846, 123828, 123884.

Pozn.: Francouzské dodávky dalším zemím: (K) = Kambodža, 10 ks v r. 1965; (Č) = Čad; (G) = Gabun



A-1G, AD-5N od VAW — 33 při zastávce na maltské základně RAF—Luga v roce 1967 (převzato Sq.-Signal).
A-1G, AD-5N during a stop-visit at Luga, RAF base at Malta, in 1967 (photo Sq.-Signal).



Letouny EC 2/21. V popředí AD-4N (126994, poř. č. 59), kód 21—ZG. Na levé straně motorového krytu jsou jména pilota a šéf-mechanika. Červený pruh na vrcholu směrovky byl u 2/21 stejně jako u dřívější 3/20 široký. Závěsníky označeny na horních i dolních plochách křídel za náběžnými hranami malými červenými číslicemi — zbrojní sekvence. Číslování od konce křídla k trupu — levé: 1, 8, 3, 10, 5, 12; pravé: 7, 2, 9, 4, 11, 6. Proužek na křidélních ploškách je zhora i zdola jasně červený.
Skyraiders belonging to E. C. 2/21. In front AD-4N No. 59 (BuAer No. 126994), coded 21—ZG. Names of the pilot and chief-mechanic are apparent on the port of the engine cowling. Note the distinctive large red fin band. Small numerals in front of each outboard wing pilon, above and below wings, indicate an arming/loading sequence (from wing tip to center — port: 1, 8, 3, 10, 5, 12; starboard: 7, 2, 9, 4, 11, 6). The strip on the ailerons is bright red.

bojových vzletů. Konec vietnamské války znamenal i konec kariéry tohoto typu v amerických ozbrojených silách. Některé A-1 ale přešly do rukou sběratelů a v roli veteránů létají dodnes.

Dalším uživatelem A-1 E a A-1H bylo letectvo Jižního Vietnamu. V roce 1960 dostává prvních 25 AD-6 (A-1H) jako náhradu za dosluhující Bearcaty, ke kterým chyběly náhradní díly. Stejný problém však brzy postihl i A-1, díky nepravidelným dodávkám z USA horko těžko udržovaným v letuschopném stavu. Další dodávka se uskutečnila v letech 1964—65, kdy přicházely i dvoumístné A—1E. Skyraidery, nakupované ve větším množství začaly nahrazovat zastaralé T-28. Je zajímavé, že na Skyraideru létal jako velitel 83. rd Special Operation squadron počátkem 60. let Nguyen Cao Ky, pozdější velitel letectva a poslední premiér Jižního Vietnamu. Tento odvážný vlastenec chtěl pokračovat v gerilovém boji i po kapitulaci v deltě Mekongu. Když se k jeho plánu partyzánské války do posledního muže, kterým by stanul v čele, postavili Američané naprosto negativně, odletěl vrtulníkem předposlední den války na palubu USS Midway. Díky své politické funkci dokázal získat z USA pro jihovietnamské letectvo množství leteckého materiálu, díky němuž operovalo až do konce. Skyraidery představovaly významnou zbraň těchto leteckých sil, přesto byly v sedmdesátých letech nahrazovány Cessnami A-37 a od roku 1974 se oficiálně nacházely v rezervě, přestože občas byly nasazovány i později.

Stejně jako u USAF je používali k přímé bitevní podpoře pozemních jednotek. Zpočátku údajně některé jednomístné stroje pilotovali američtí instruktoři, u dvoumístných A-1E se posádky občas skládaly z Američana a vietnamského letce. Skyraidery si připsaly na konto i poslední bojové vzlety jihovietnamského letectva. Na samém konci konfliktu dva A-1H společně s jedním AC-119 napadly komunistické oddíly, snažící se narušit evakuaci základny Tan Son Nhut. Jeden A-1H a AC-119 padly za oběť ručním protileteckým raketám SA-7. Jedenáct letuschopných Skyraiderů po pádu Jižního Vietnamu přelétlo na základnu Utapao.

Francouzské Skyraidery měly nátěr v barvě hliníku na všech plochách. Pruh před kabinou a vnější závěsníky pod křídly matně černé. Lesklý černý pás na trupu za klapkami výstupu chladícího vzduchu motoru končil na spodku trupu u panelu s lapačem vzduchu do chladiče. Pod černými sériovými šísly USN je rovněž černé pořadové číslo vepsané do kruhového znaku opravárenského závodu SFERMA. Listy vrtulí černé se žlutými špičkami. Kruhové znaky neseny na horních plochách křídel a bocích trupu, všechny měly žluté lemování.

Barva doplňků (vrchol směrovky, přední část podvozkového krytu, konce křídel) a emblémy na kapotě motoru dle příslušnosti k jednotce (E. C.), včetně kódových písmen:

- 1/20: 20-L*, zelená, „Tygr“
- 2/20: 20-Q*, žlutá, „Mušketýr“
- 3/20: 20-F*, červená, „Praporek“ (levá strana), „Gal“ (pravá strana)
- 1/21: 21-L*, zelená, „Tygr“
- 2/21: 21-Z*, červená, „Gal“ (jen pravá strana)
- 1/22: 22-D*, modrá, „Ramel“ (jen levá strana)

Černé plné individuální volací písmeno letounu v kódu na místě (*) se opakovalo v barevném doplňku na směrovce a na vpřed vyklápěných krytech podvozku v barvě bílé, pouze u 2/20 bylo černé. Přídavné palivové nádrže obvykle modré.

Popisky k emblémům:

1. „Leopard“, jednotky E. C. 1/20 „Aures-Németcha“, nesený na obou stranách kapoty motoru. Napřažené tlapy směřují vždy doleva. Emblém zdědila E. A. A. 1/21.
2. „Mušketýr“, emblém E. C. 2/20 „Ouarsenis“, zděděný od E. E. C. III/20 v r. 1951. Nesen na obou stranách kapoty motoru.
3. „Praporek“, historický emblém SPA 12, nesený na levé straně motorového krytu letounů E. C. 3/20 „Oranie“, zděděný od E. C. 1/6.
4. „Gal“ — hlava galského bojovníka. Historický emblém SPA 96, u E. C. 3/20 nesen na pravé straně motorového krytu. Rovněž převzat od rozpuštěné E. C. 1/6. Později jej zdědila E. C. 2/21 a nosila na pravé straně motorového krytu.
5. „Ramel“ — emblém E. C. 1/22 „Ain“ nesený na levé straně motorového krytu.

AD-4N (126901, poř. č. 20), kód 20-QS od E. C. 2/20 na letišti Biskra v Alžíru, r. 1960, vyzbrojen 12 neřízenými raketami HVAR a napalmovými nádržemi.



Přehled produkce Skyraiderů

Verze	Dodáno výrobcem	Tovární modifikace	Sériové číslo (BuAerNo.)
XBT 2D-1	25		09085-09109
XBT 2D-1P		1	09096
XBT 2D-1N		2	09098-09099
XBT 2D-1Q		1	09109
AD-1	242		09110-09251
AD-1Q	35		09352-09386
XAD-1W		1	09107
XAD-2		1	09108
AD-2	156	1	09195, 122210-122365
AD-2Q	21		122366-122372, 122374-122387
AD-2QU	1		122373
AD-3	125		122729-122853
AD-3QU	23		122854-122876
AD-3W	31		122877-122907
AD-3N	15		122908-122922
AD-3E	2		122906-122907
AD-3S	2		122910-122911
AD-4	372	1	122853, 123771-124006, 127844-127879, 128917-129016
AD-4N	307		124128-124156, 124725-124760, 125707-125764 126878-127018, 127880-127920
AD-4W	168		124076-124127, 124761-124777, 125765-125782 126838-126875, 127921-127961
AD-4Q	39		124037-124075
AD-4L		63	123935, 123952-124005, 127845-127852
AD-4NA		100	125742-125764, 126876-126883, 126903-126925 126947-126969, 126988-127010
AD-4NL		37	124153, 124725-124760
AD-4B	165	28	127854-127860, 127866, 127868-127872 128937-128943, 128971-128978, 132227-132391
AD-5	212	1	124006, 132478, 132392-132476, 132637-132685 133854-133929
AD-5N	239*		132477, 132480-132636, 134974-135054
AD-5W	218		132729-132792, 133757-133766, 135139-135222 139556-139605
AD-5S	1		132479
AD-5Q	(52)	2	132506, 135054
AD-6	713		134466-134637, 135223-135406, 137492-137632 139606-139821
AD-7	72		142010-142081

Pozn.: (*) — 54 ks dodáno pro konverzi na AD — 5Q.
Seriová čísla modifikovaných letounů jsou v tabulce uvedena první.

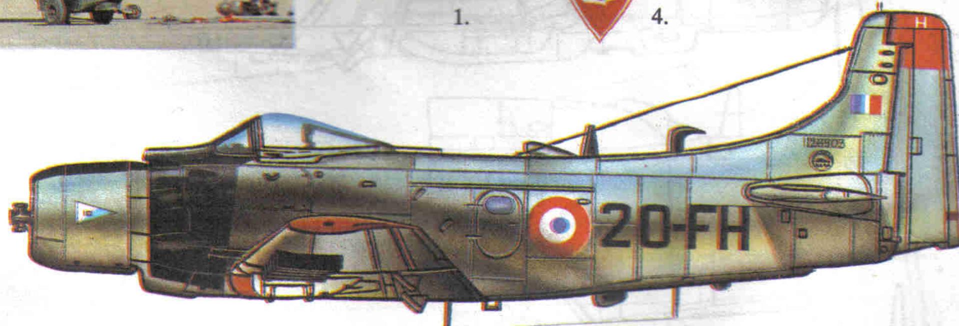
Prameny: B. R. Jackson: Douglas Skyraider, Aero Publishers Inc., USA Air Enthusiaast Quarterly, No. 37, V. Britanie Scale Aircraft Modelling, Vol. 2, No. 5, V. Britanie Le fanatique de l'AVIATION, Nos. 86, 267, Francie Skyraider in Action No. 60 Sq. -Signal AIRFAN, Nos. 1, 2, 4, 37, 83, Francie Skyraider in Action No. 60 Sq.-Signal



1.



4.



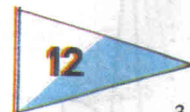


5.

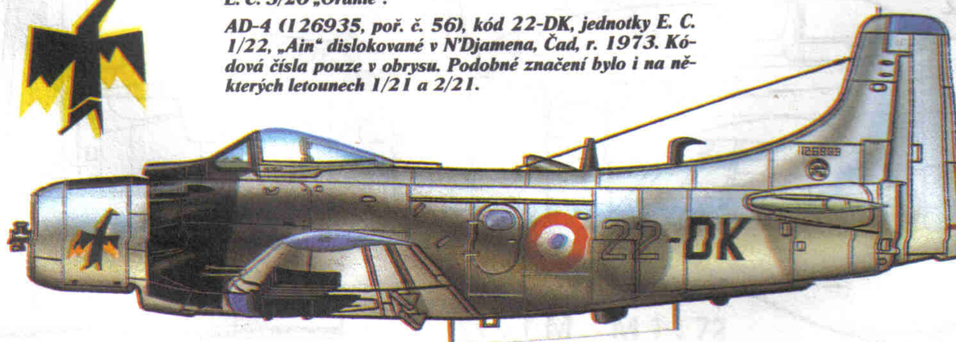


AD-4 (123899, poř. č. 100), kód 20-FQ, jednotky E. C. 3/20 „Oranie“.

AD-4 (126935, poř. č. 56), kód 22-DK, jednotky E. C. 1/22, „Ain“ dislokované v N'Djamena, Čad, r. 1973. Kódová čísla pouze v obrysu. Podobné značení bylo i na některých letounech 1/21 a 2/21.

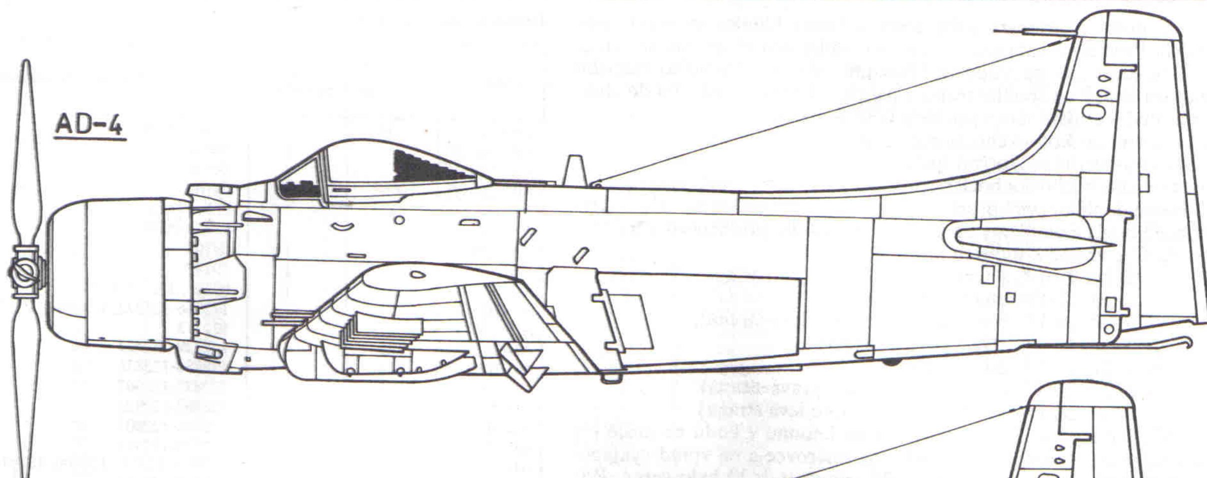


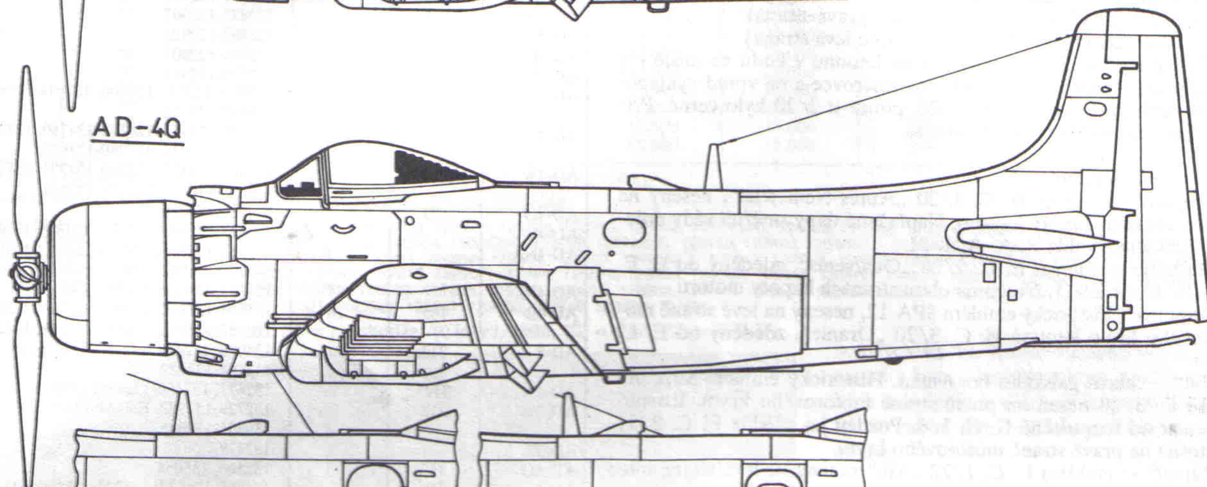
3.

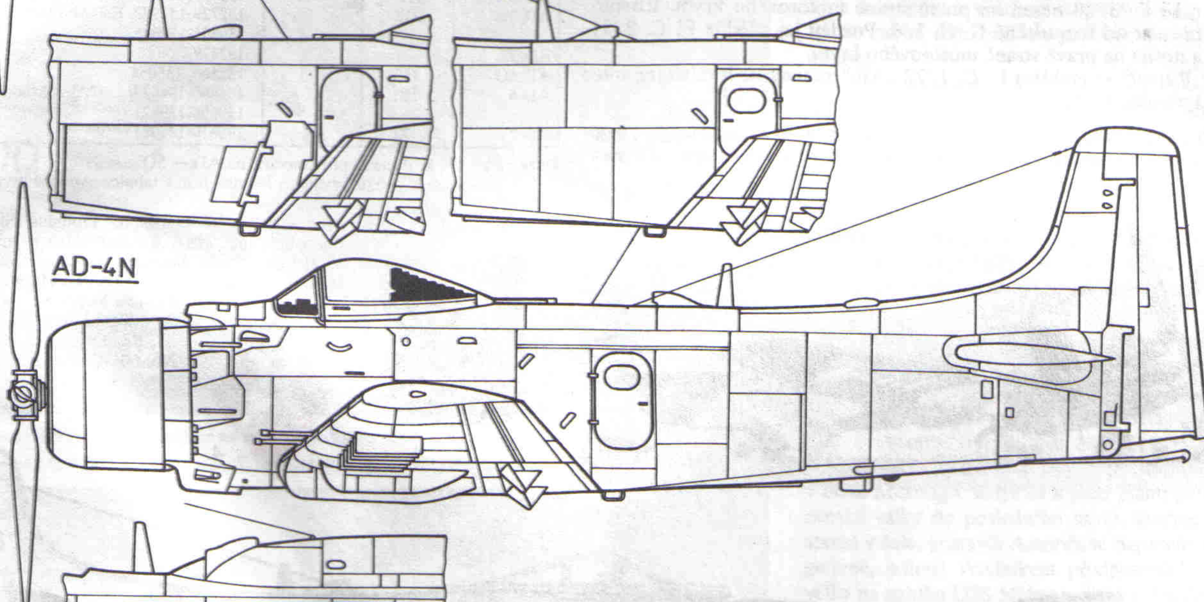


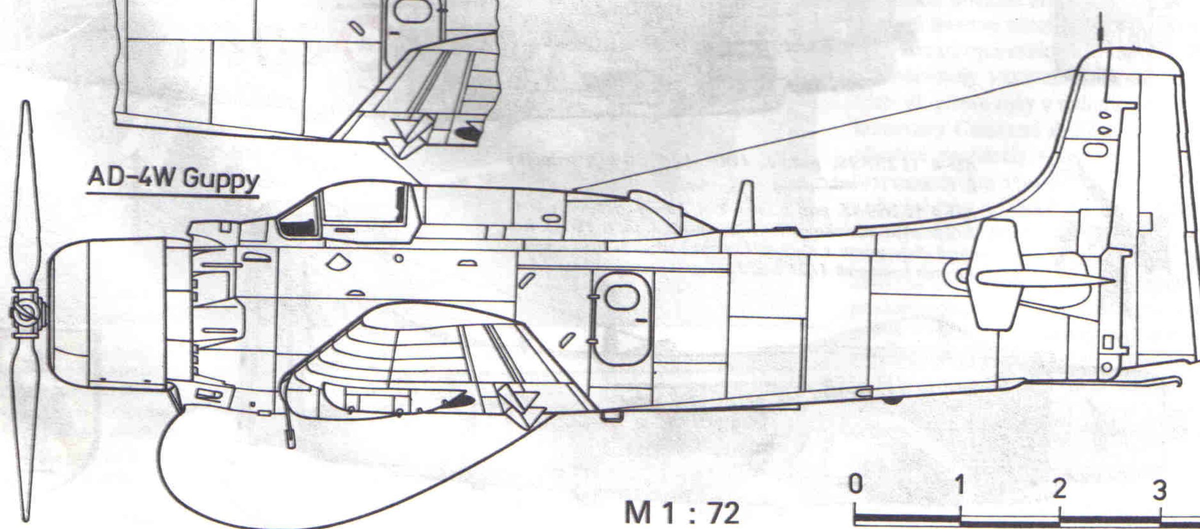


2.

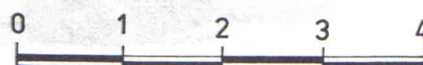


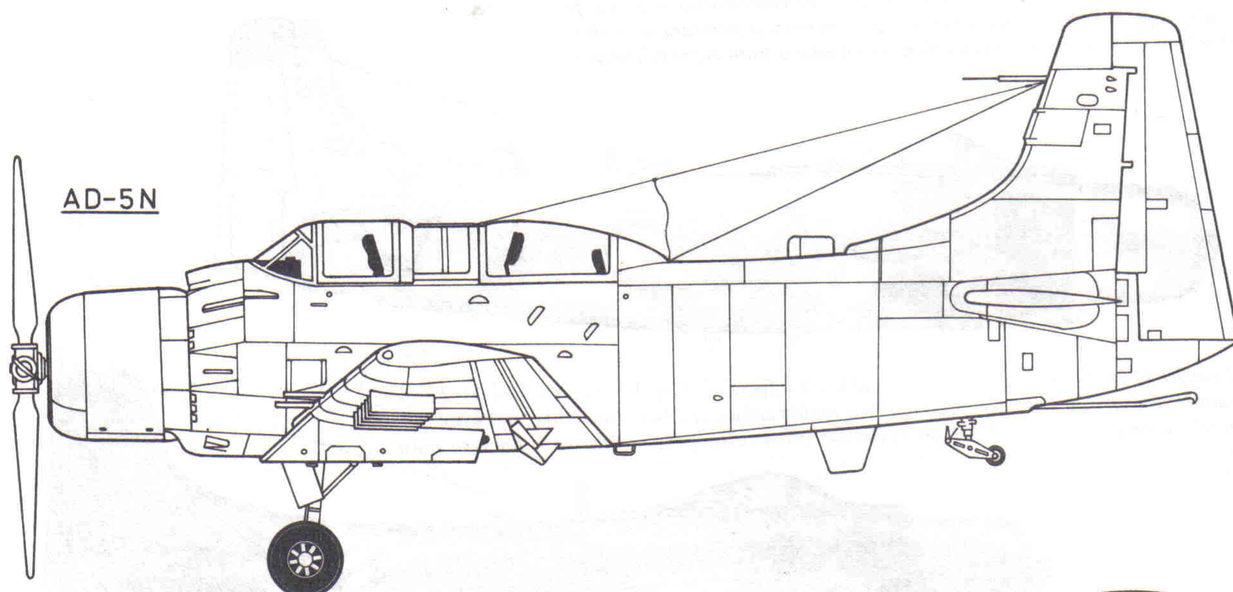


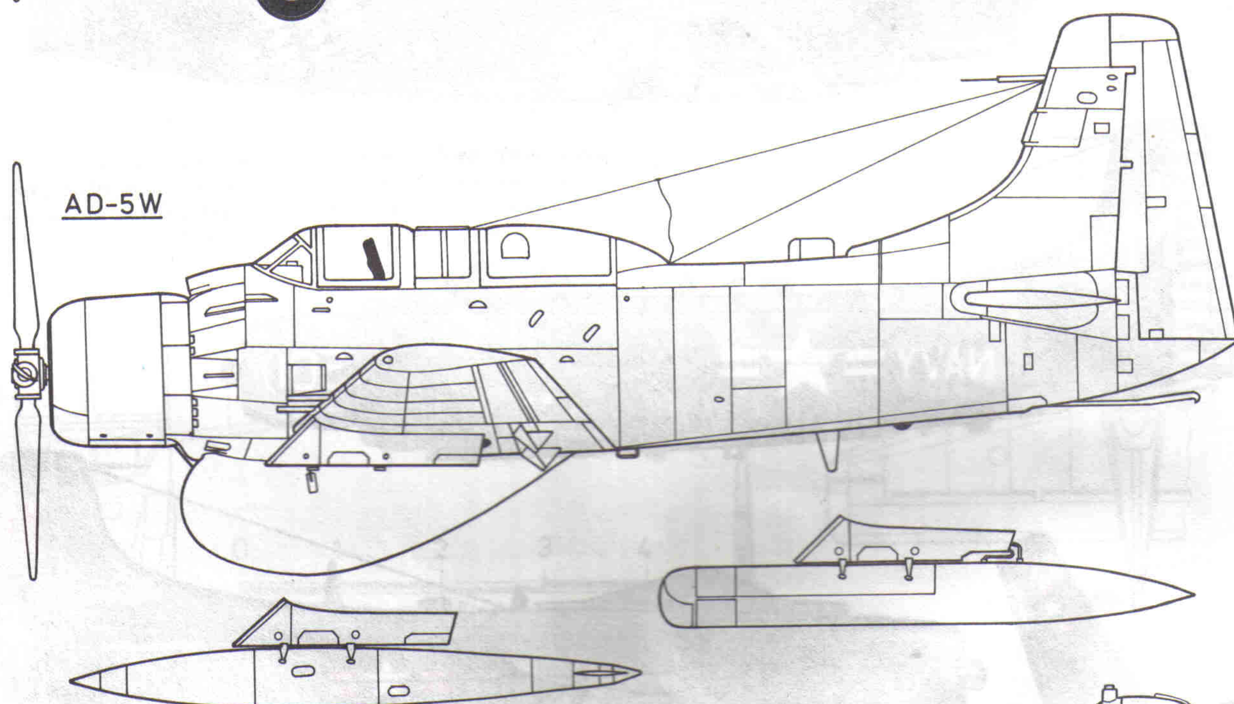


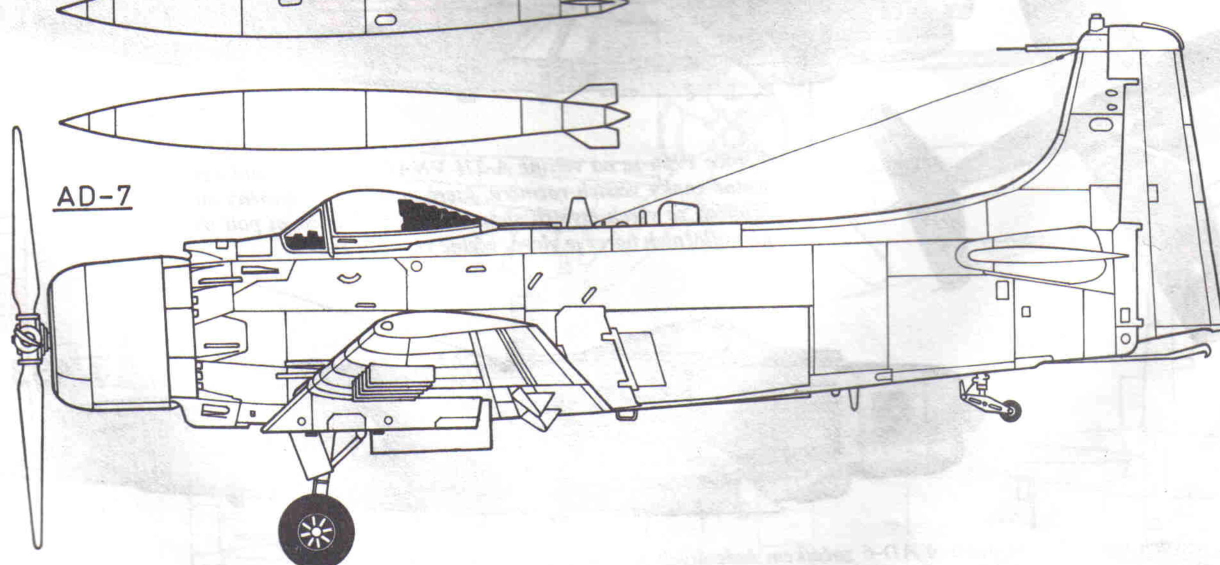


M 1 : 72





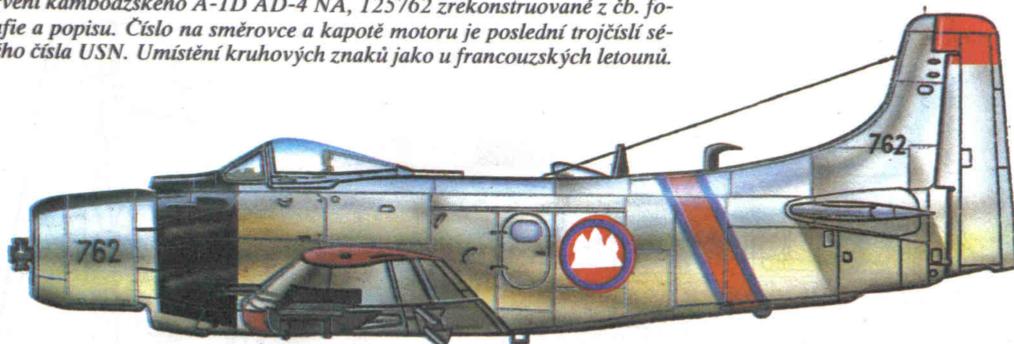






M 1 : 72

Zbarvení kambodžského A-1D AD-4 NA, 125762 zrekonstruované z čb. fotografie a popisu. Číslo na směrovce a kapotě motoru je poslední trojčíslí sériového čísla USN. Umístění kruhových znaků jako u francouzských letounů.



A-1H patřící 514th Fighter Squadron ze svazku 23rd Tactical Wing VNAF Vietnam Air Force v standardním zbarvení pro tuto oblast operací. Stálou základnou byla Bien Hoa, ale často operovaly Skyraidery s Tan Son Nhut při zvýšeném provozu na prvně jmenované koncem roku 1970.



Velice malé množství AD-6 dostalo starý nátěr lesklou modrou barvou jako zde zobrazený 137618 doplněný zelenobílými symboly, značící příslušnost k Squadroně VA-65, která byla součástí CVG-2 při jejím turnusu na USS Essex v letech 1954/55.

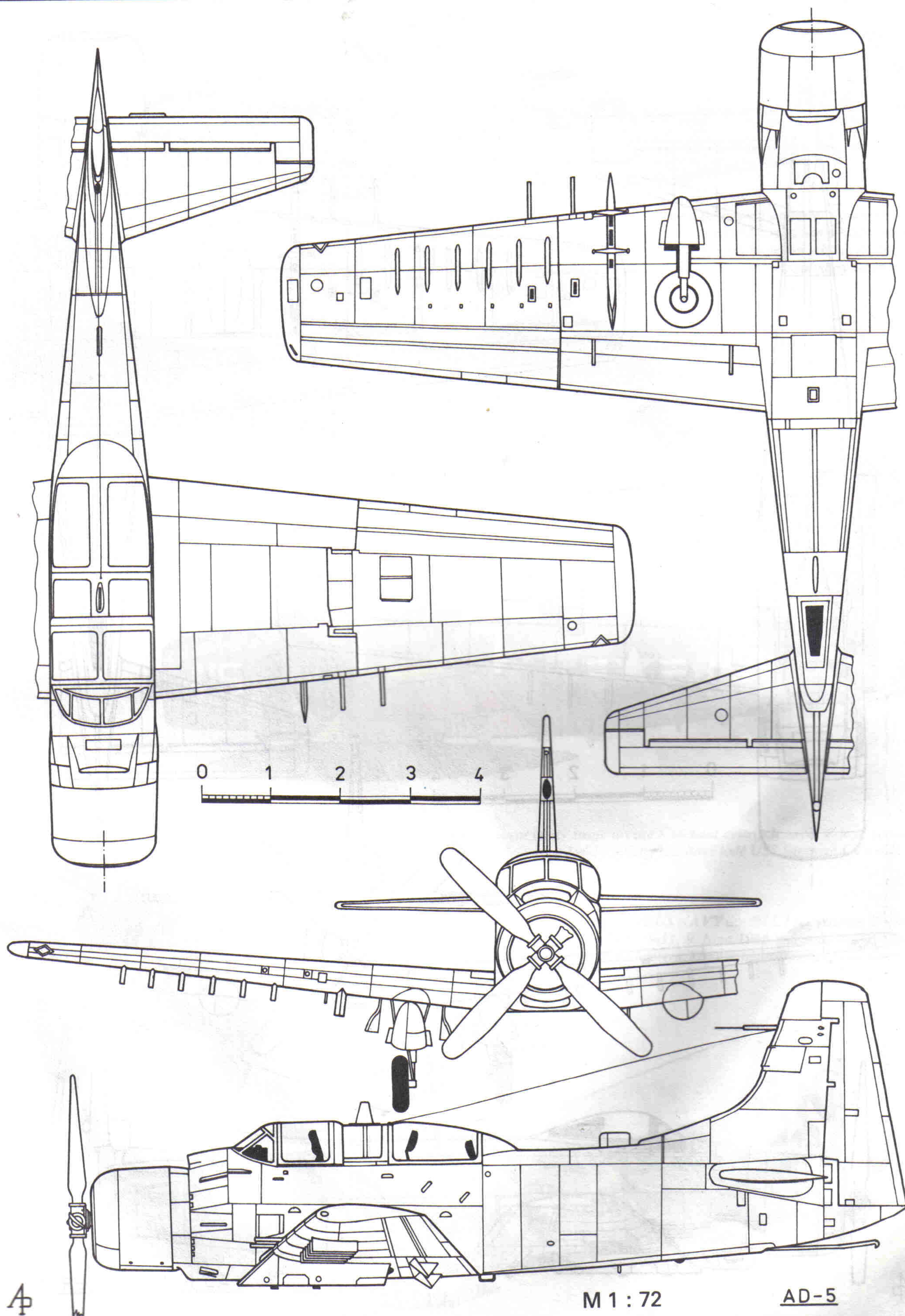


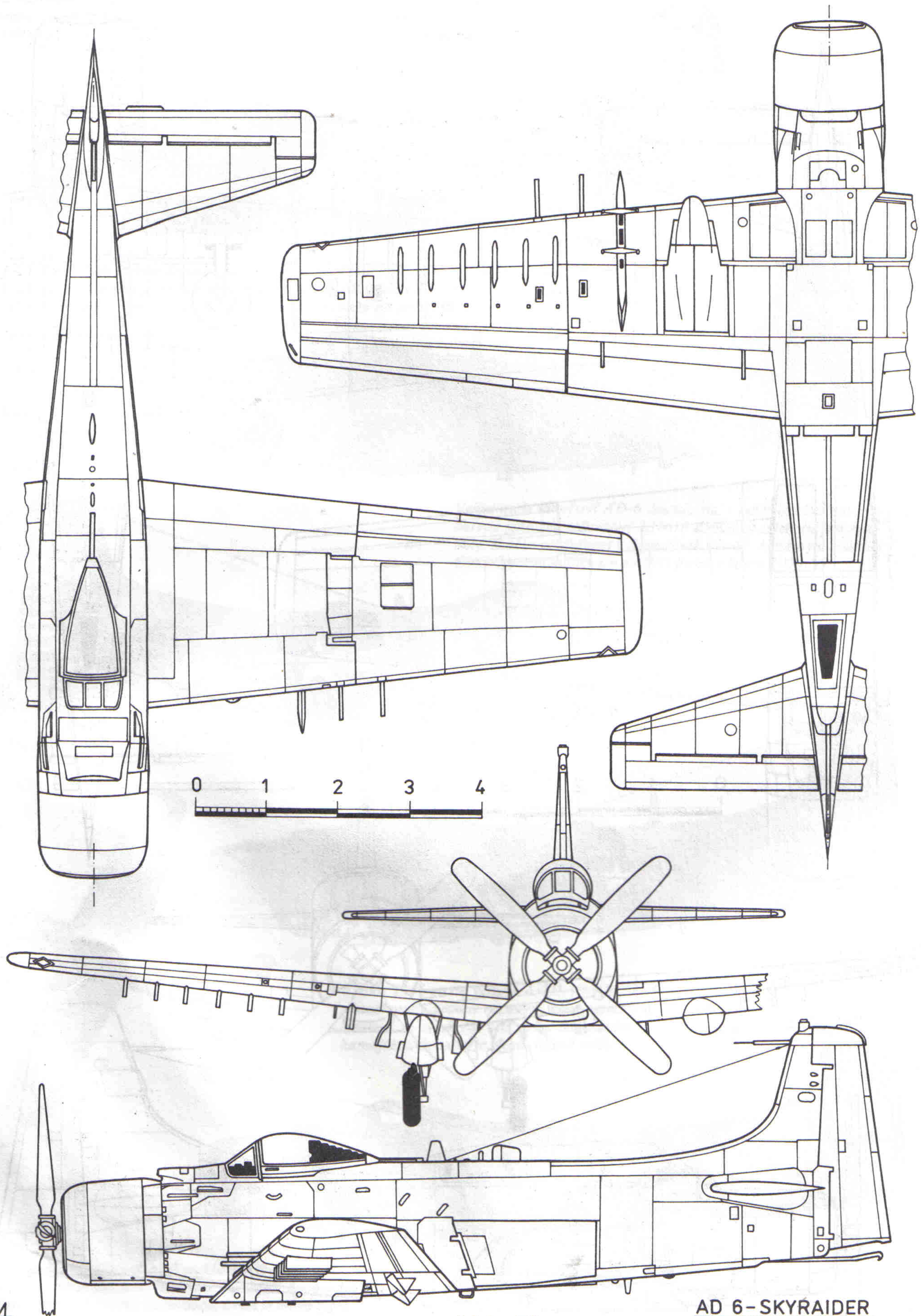


V roce 1966 se na většině A-1H VNAF používaly staré výsostné znaky větších rozměrů, které navíc byly umístěny na křídlech ze všech čtyřech stran. Standardní umístění polí tří kamuflážních barev je vlevo, včetně velikosti znaků.

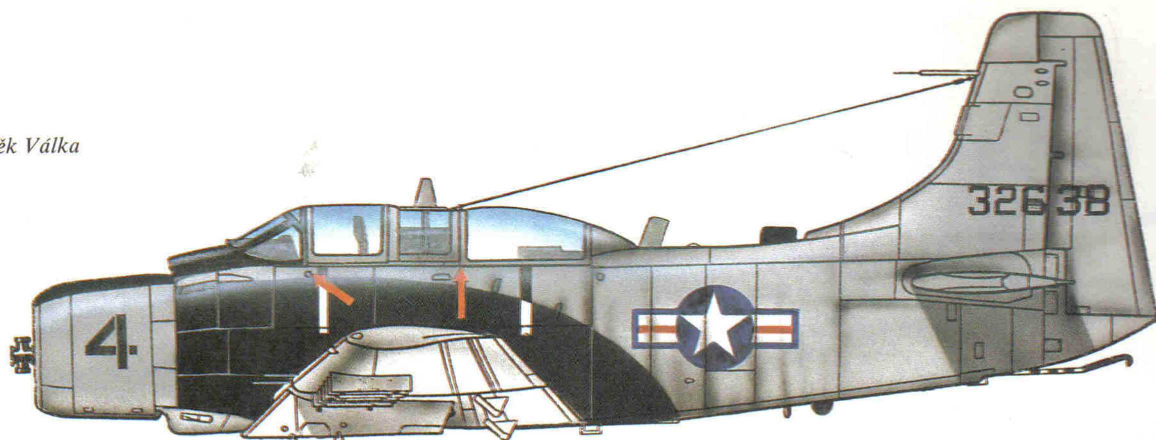


Jeden z prvních dodaných Skyraiderů AD-6 začátkem šedesátých let pocházel ze zásob US NAVY. Proto si zachoval šedobílou kamufláž doplněnou novými výsostnými znaky podobající se velice americkým. Na motorovém krytu je hlava tygra.

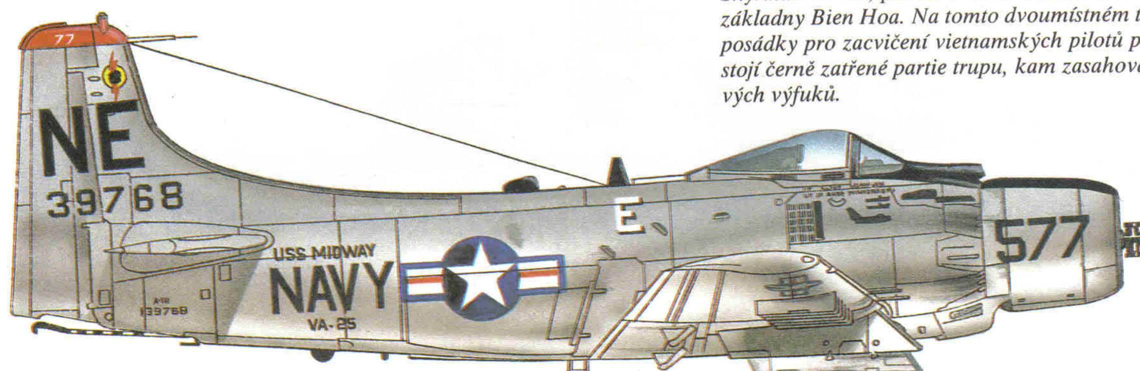

0
1
2
3
4
M 1 : 72
AD-5


0 1 2 3 4
AD 6-SKYRAIDER
M 1 : 72

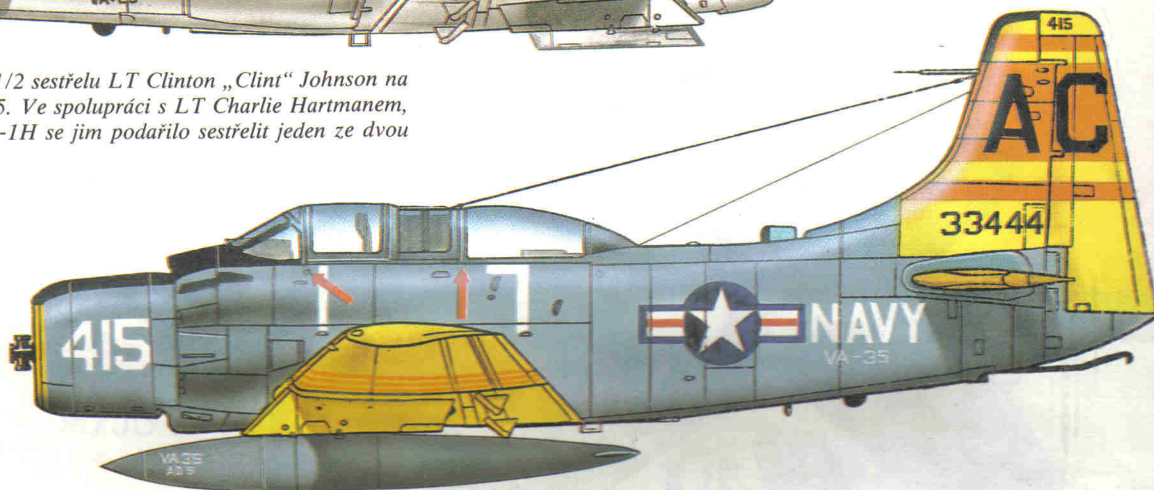
Autor kreseb — Zbyněk Válka



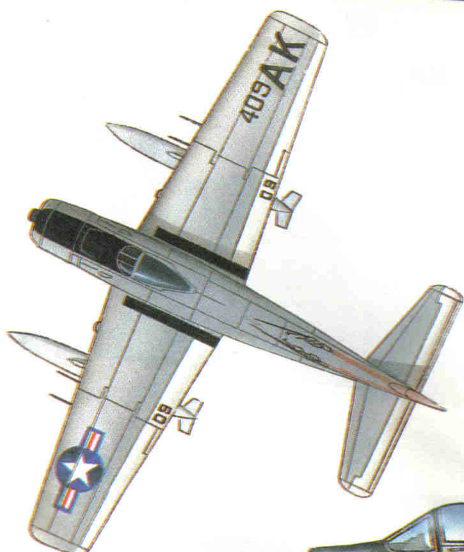
Skyraider A-1E, patřící 1st Air Commando operoval v roce 1965 ze základny Bien Hoa. Na tomto dvoumístném typu létaly často smíšené posádky pro zacvičení vietnamských pilotů přímo v boji. Za zmínku stojí černě zatřené partie trupu, kam zasahovaly zplodiny od motorových výfuků.



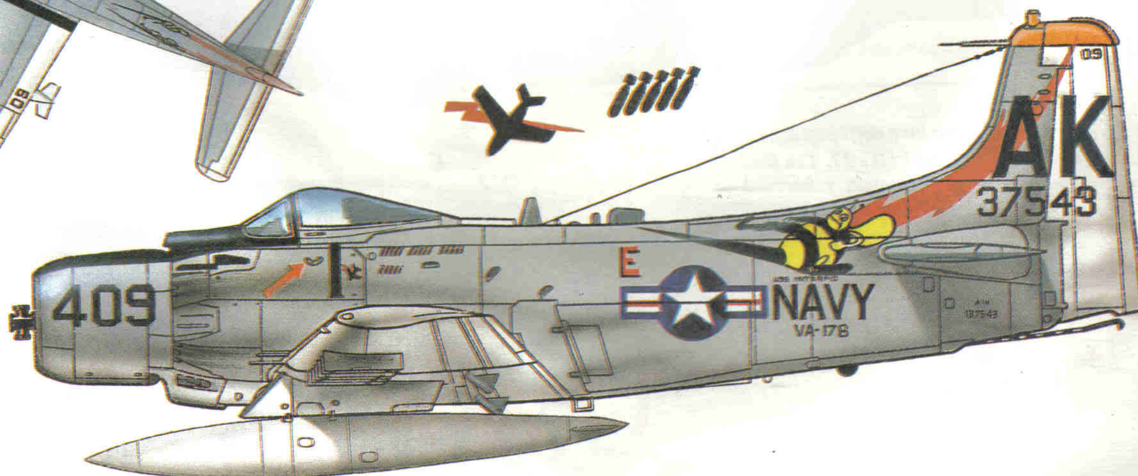
Dne 20. 6. 1965 získal 1/2 sestřelu LT Clinton „Clint“ Johnson na A-1H 139768 od VA-25. Ve spolupráci s LT Charlie Hartmanem, který letěl na druhém A-1H se jim podařilo sestřelit jeden ze dvou útočících MiGů 17.



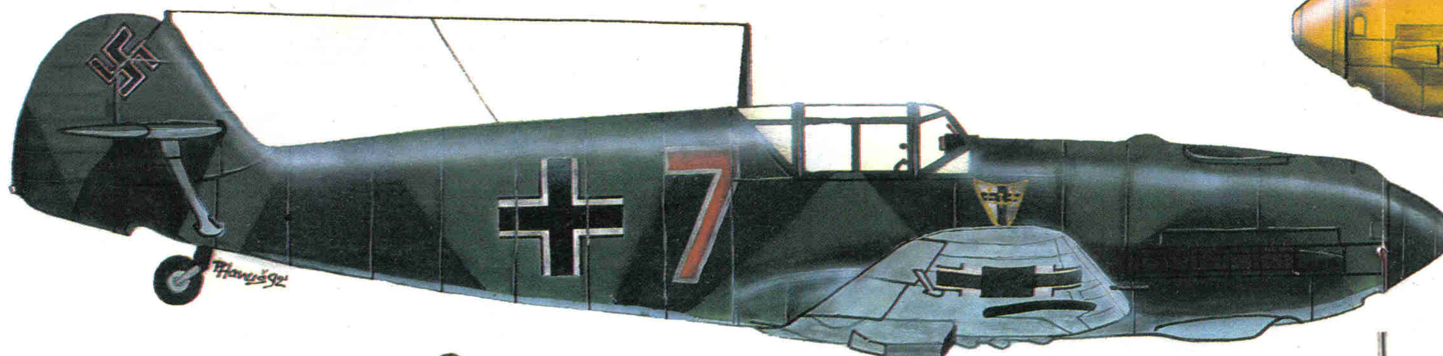
Ve velice pestrém zbarvení létaly stroje určené k vlekání cvičných terčů. Zde je zobrazen AD-5 od VA-35 operující v roce 1962 s paluby letadlové lodě USS Saratoga CVA-60.



Druhého a posledního sestřelu na Skyraideru u US NAVY dosáhl LTJG William T. Patton od VA-176 dislokované na USS Intrepid CVS-11. 9. října 1966 v dopoledních hodinách se i on setkal s MiGem 17 severokorejského letectva, který se neprozřetelně pustil do manévrového boje.



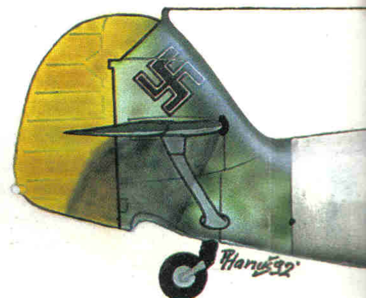
Jagdgeschwader 27



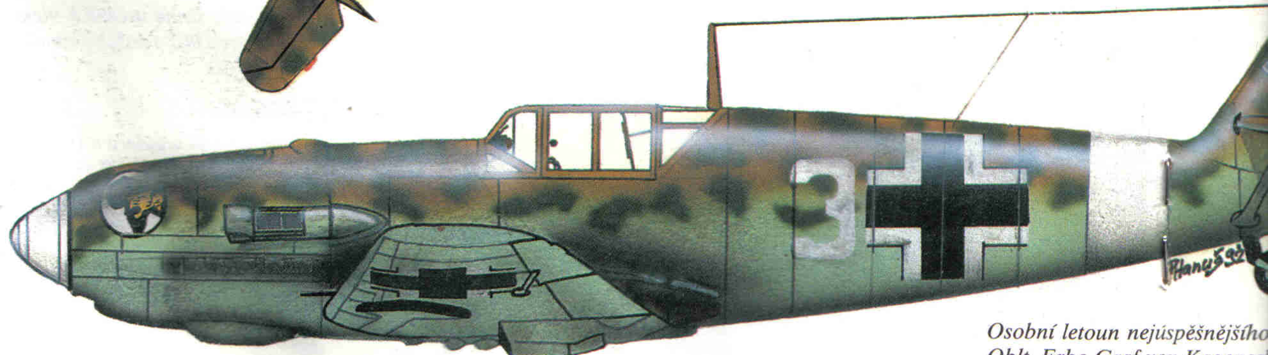


Stab/JG 27





Jedním z letounů III./JG 27 účastníc
ti Maltě na přelomu jara a léta 194
opatřený standardním nátěrem té d
RLM 70/71 na horních plochách, se
65, která přecházela i na boční, kd
stvím skvrn RLM 71 a šedozelené RL



Osobní letoun nejúspěšnějšího
Oblt. Erbo Graf von Kagenec
tažení žluté doplňky, motorove
hy na vrtulovém kuželu, zatím
příležitostně používaným symb

Po příletu do severní Afriky se jedním z nejfotografovanějších strojů stal Bf 109E-7 trop od I./JG 27. Ten létal nastříkán novým kamuflážním schématem v barvách RLM 79 Sand, skvrny RLM 80 Grün na horních a částečně i bočních plochách se spodními plochami v barvě RLM 78.

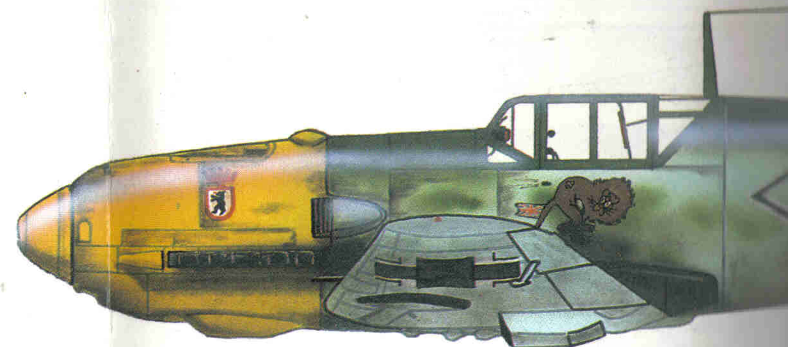
II/ JG 27

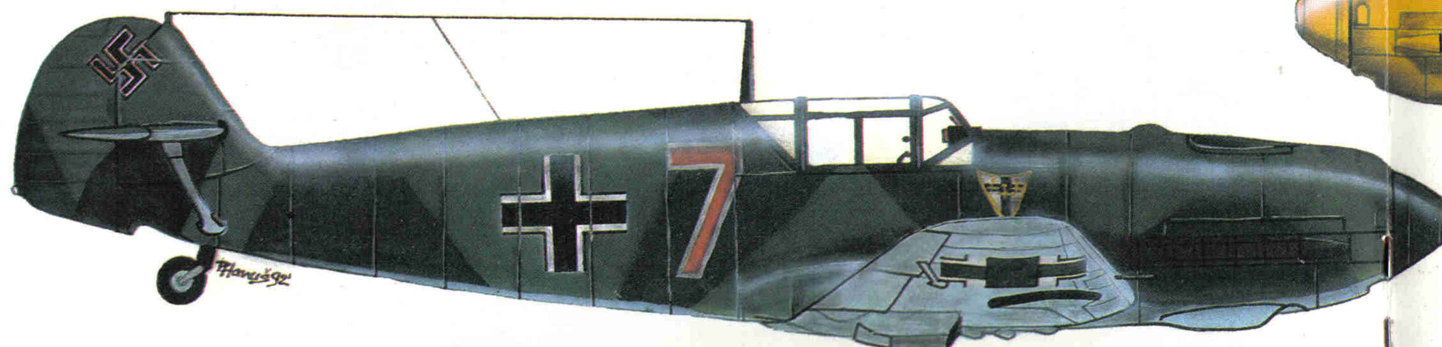


I/JG 27



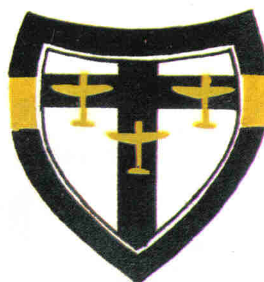
Jagdgeschwader 27

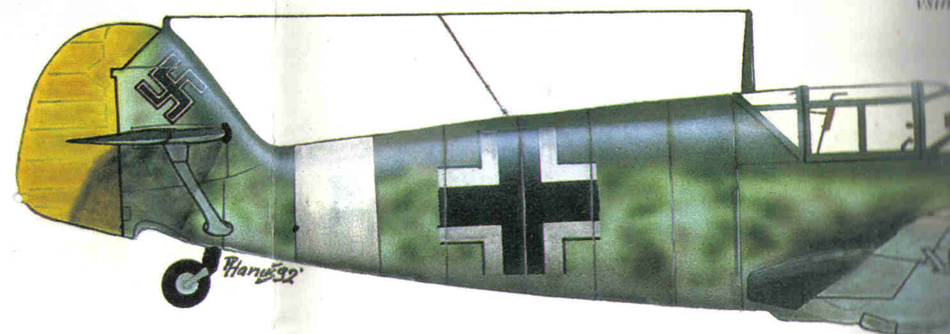






Stab/JG 27

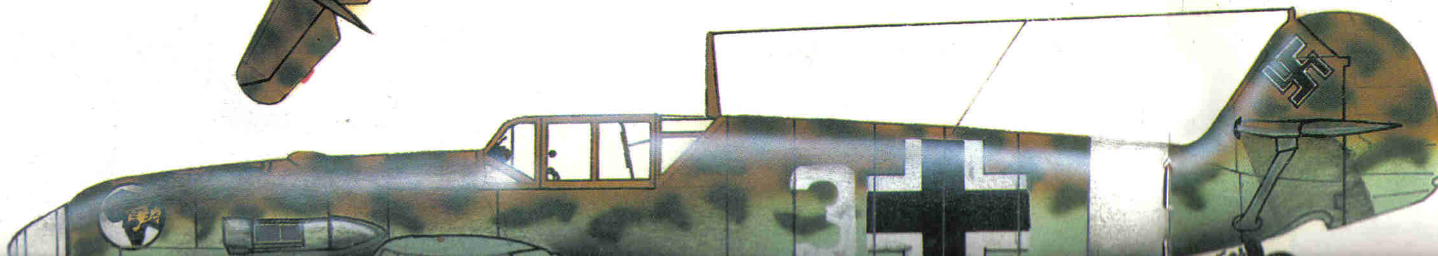




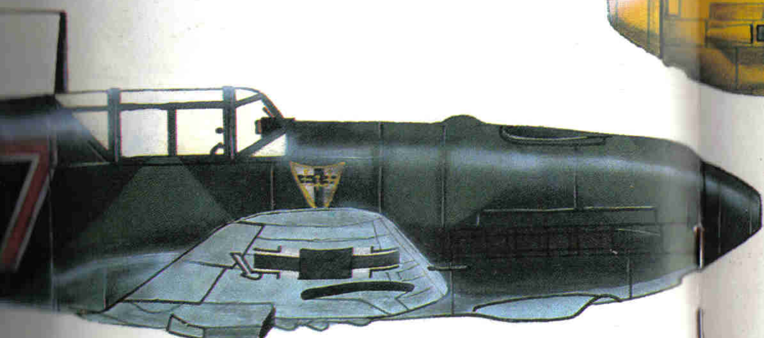
Jedním z letounů III./JG 27 účastnících se bojových letů proti Maltě na přelomu jara a léta 1941 byl i tento Bf 109E-4 opatřený standardním nátěrem té doby. Ostře lomená pole RLM 70/71 na horních plochách, se spodními v barvě RLM 65, která přecházela i na boční, kde byla doplněna množstvím skvrn RLM 71 a šedozelené RLM 02.

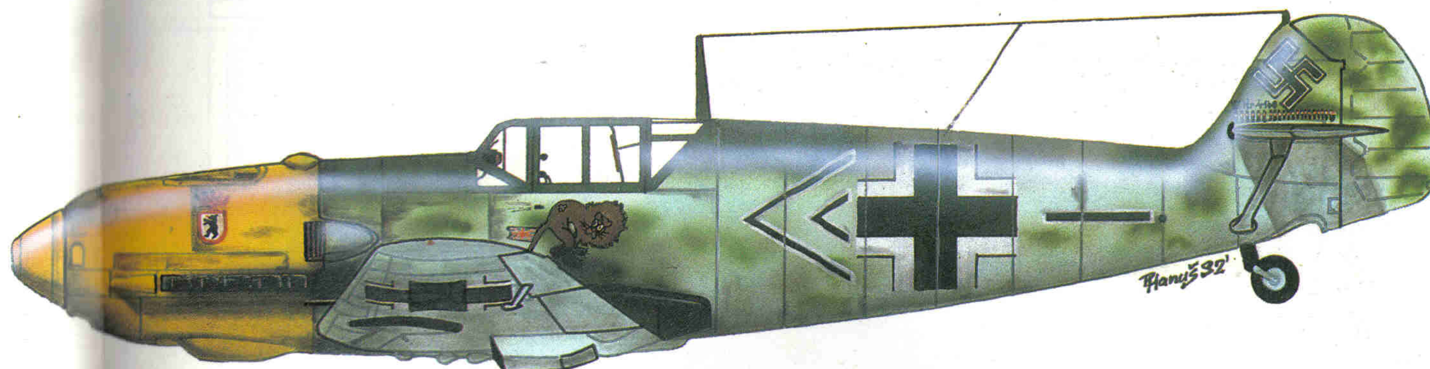
III/JG 27





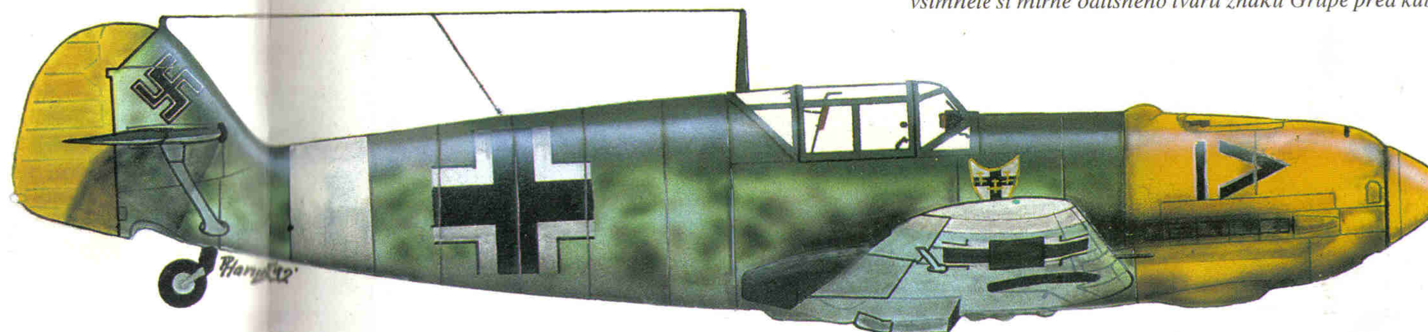
der 27





Příkladem krátkého bojového nasazení II./JG. 27 na východní frontě je stroj jejího velitele Hptm. Wolfganga Lipperta, Bf 109E-4 Wr. n. 4148. Letoun je opět ve standardním zbarvení, doplněný o žlutý kužel a kryty motoru. Pod kabinou je osobní znak a na SOP vyznačeno sestřelů.

Polského tažení se zúčastnila také I./JG 1, z které se v r. 1940 stala III./JG 27. Zde je zobrazen jeden ze strojů Bf 109E-1 v nátěru RLM 70/71 na horních a bočních plochách, se spodními v barvě RLM 65. Povšimněte si mírně odlišného tvaru znaku Grupe před kabinou.



Stab/JG 27



Jedním z letounů III./JG 27 účastnících se bojových letů proti Maltě na přelomu jara a léta 1941 byl i tento Bf 109E-4 opatřený standardním nátěrem té doby. Ostře lomená pole RLM 70/71 na horních plochách, se spodními v barvě RLM 65, která přecházela i na boční, kde byla doplněna množstvím skvrn RLM 71 a šedozelené RLM 02.

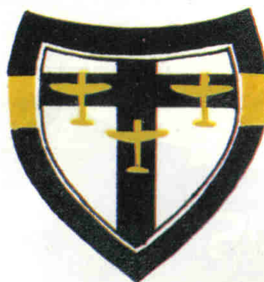
III/JG 27

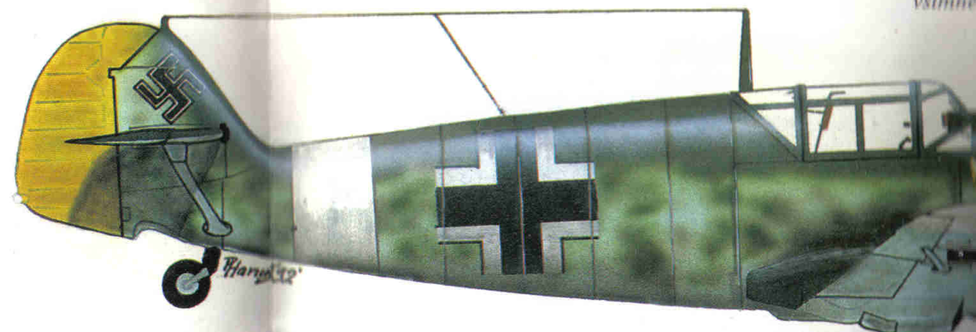






Stab/JG 27

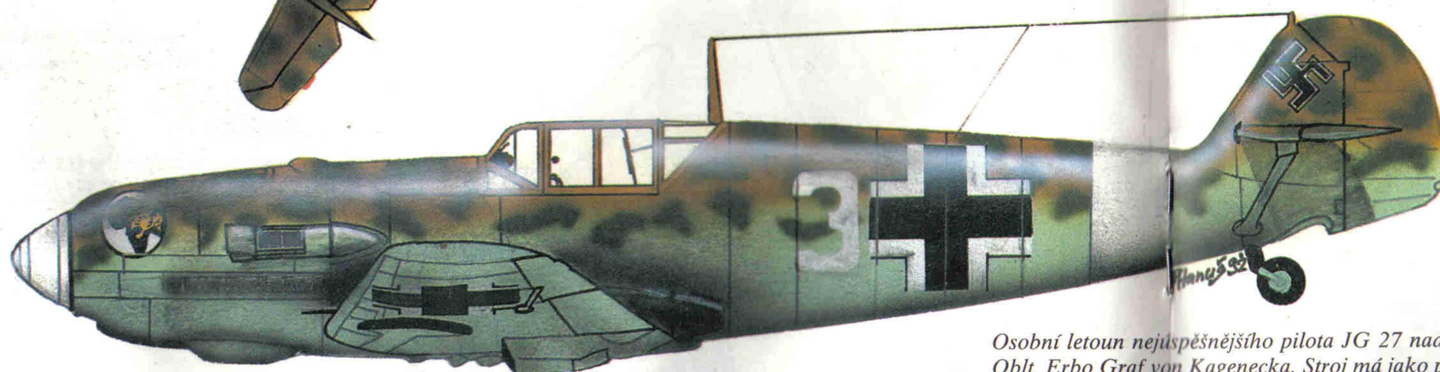




Jedním z letounů III./JG 27 účastnících se bojových letů proti Maltě na přelomu jara a léta 1941 byl i tento Bf 109E-4 opatřený standardním nátěrem té doby. Ostře lomená pole RLM 70/71 na horních plochách, se spodními v barvě RLM 65, která přecházela i na boční, kde byla doplněna množstvím skvrn RLM 71 a šedozelené RLM 02.

III/JG 27





Osobní letoun nejúspěšnějšího pilota JG 27 nad Maltou v roce 1941, Oblt. Erbo Graf von Kagenecka. Stroj má jako památku na balkánské tažení žluté doplňky, motorové kryty a směrovku. Neobvyklé jsou pruhy na vrtulovém kuželu, zatímco vlaječka na anténním stožárku byla příležitostně používaným symbolem Staffelkapitäna.

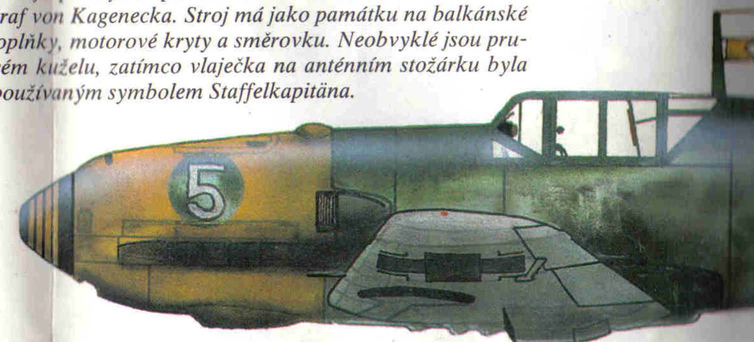
Po příletu do severní Afriky se jedním z nejfotografovanějších strojů stal Bf 109E-7 trop od I./JG 27. Ten létal nastříkán novým kamuflážním schématem v barvách RLM 79 Sand, skvrny RLM 80 Grün na horních a částečně i bočních plochách se spodními plochami v barvě RLM 78.

II/ JG 27



I/JG 27





Letoun... motoru...

Polské... III./JG... 71 na... všimně...

Oblt. Erbo... jaro 1941

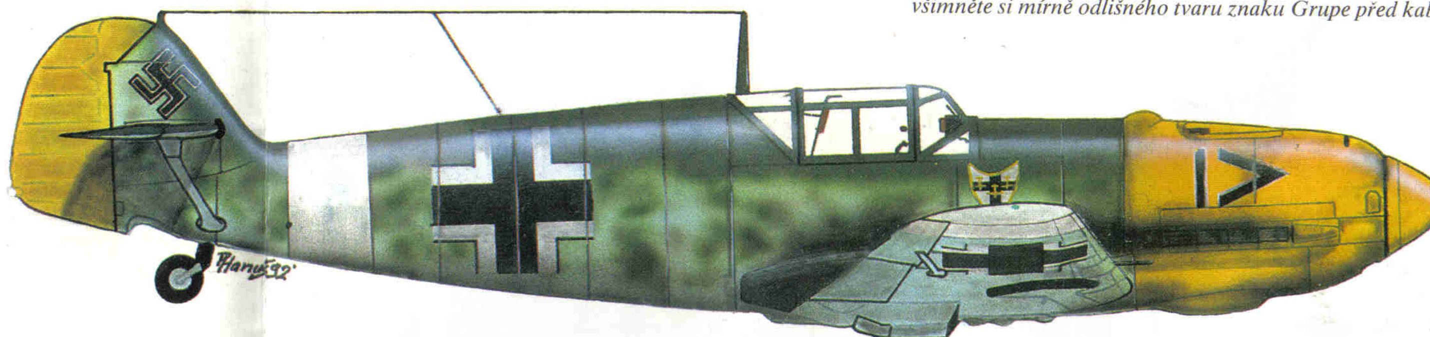
stroj jejího velitele Hptm. Wolfganga Lipperta, Bf 109E-4 Wr. n. 4148. Letoun je opět ve standardním zbarvení, doplněný o žlutý kužel a kryty motoru. Pod kabinou je osobní znak a na SOP vyznačeno sestřelů.



Polského tažení se zúčastnila také I./JG 1, z které se v r. 1940 stala III./JG 27. Zde je zobrazen jeden ze strojů Bf 109E-1 v nátěru RLM 70/71 na horních a bočních plochách, se spodními v barvě RLM 65. Povšimněte si mírně odlišného tvaru znaku Grupe před kabinou.

Stab/JG 27

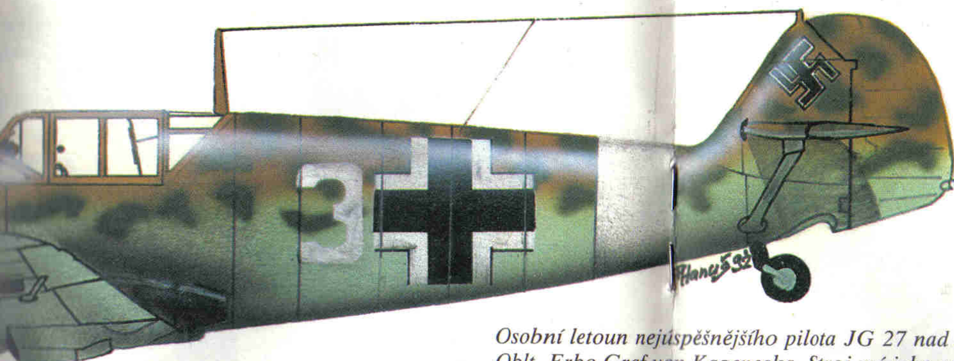




Jedním z letounů III./JG 27 účastnících se bojových letů proti Maltě na přelomu jara a léta 1941 byl i tento Bf 109E-4 opatřený standardním nátěrem té doby. Ostře lomená pole RLM 70/71 na horních plochách, se spodními v barvě RLM 65, která přecházela i na boční, kde byla doplněna množstvím skvrn RLM 71 a šedozelené RLM 02.

III/JG 27





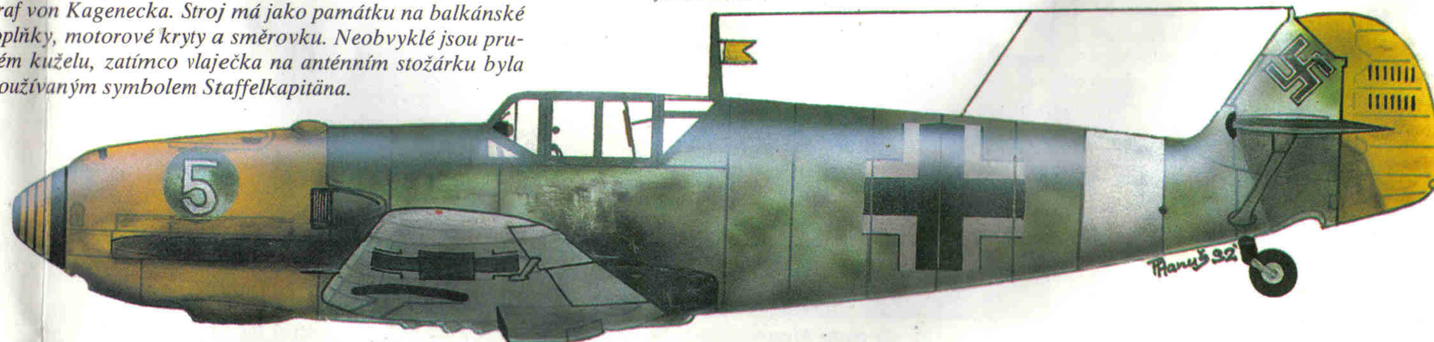
Osobní letoun nejúspěšnějšího pilota JG 27 nad Maltou v roce 1941, Oblt. Erbo Graf von Kagenecka. Stroj má jako památku na balkánské tažení žluté doplňky, motorové kryty a směrovku. Neobvyklé jsou pruhy na vrtulovém kuželu, zatímco vlaječka na anténním stožárku byla příležitostně používaným symbolem Staffelkapitäna.

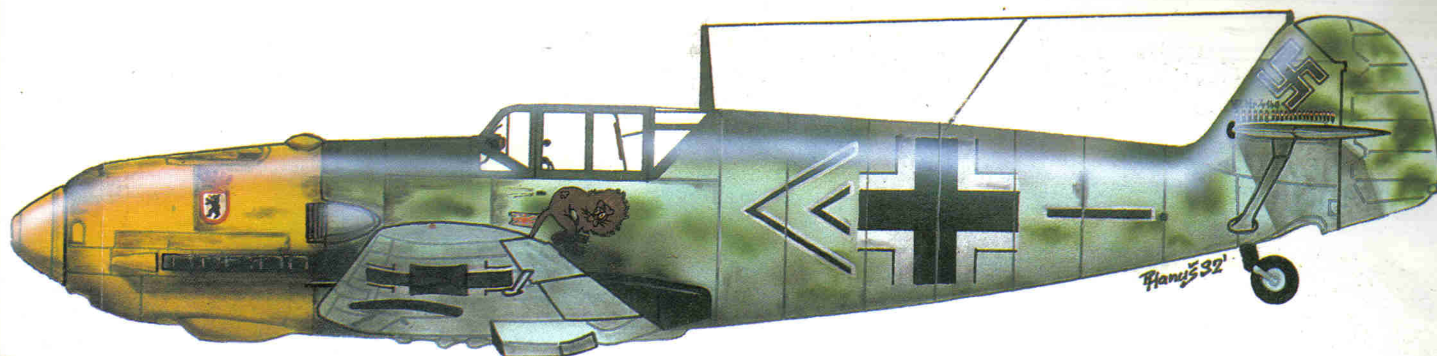


Oblt. Erbo von Kageneck se připravuje k bojovému letu před svým Bf 109E-4, Sicílie jaro 1941.

I/JG 27

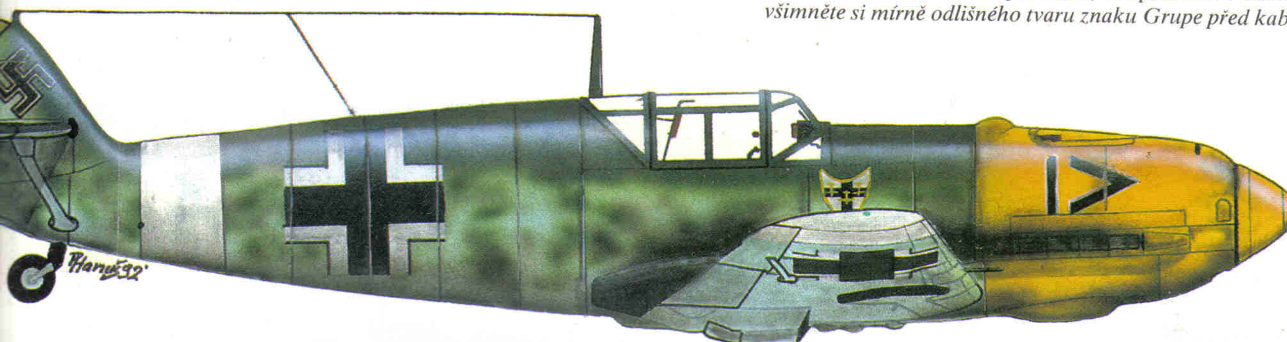






Příkladem krátkého bojového nasazení II./JG. 27 na východní frontě je stroj jejího velitele Hptm. Wolfganga Lipperta, Bf 109E-4 Wr. n. 4148. Letoun je opět ve standardním zbarvení, doplněný o žlutý kužel a kryty motoru. Pod kabinou je osobní znak a na SOP vyznačeno sestřelů.

Polského tažení se zúčastnila také I./JG 1, z které se v r. 1940 stala III./JG 27. Zde je zobrazen jeden ze strojů Bf 109E-1 v nátěru RLM 70/71 na horních a bočních plochách, se spodními v barvě RLM 65. Povšimněte si mírně odlišného tvaru znaku Grupe před kabinou.



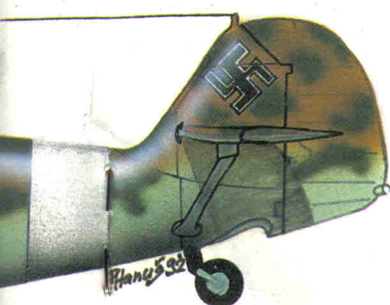
unů III./JG 27 účastnících se bojových letů pro-řelomu jara a léta 1941 byl i tento Bf 109E-4 dardním nátěrem té doby. Ostře lomená pole na horních plochách, se spodními v barvě RLM cházela i na boční, kde byla doplněna množ-LM 71 a šedozelené RLM 02.

III/JG 27

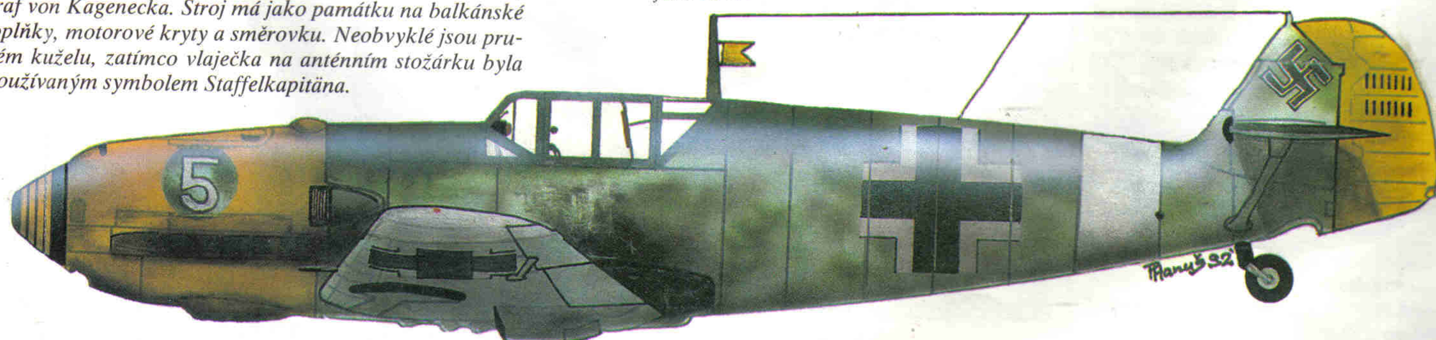


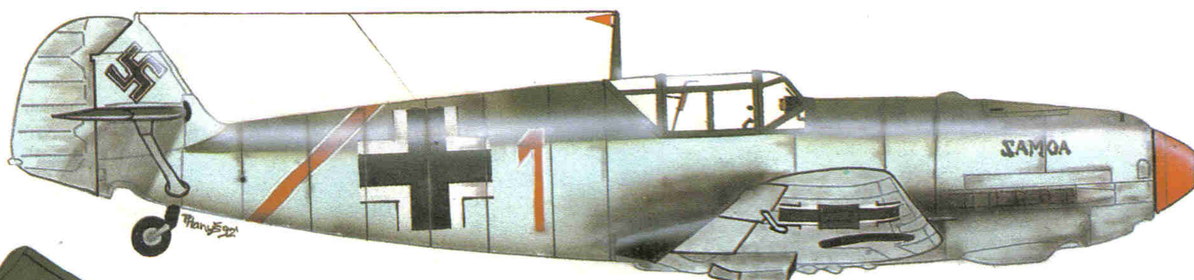


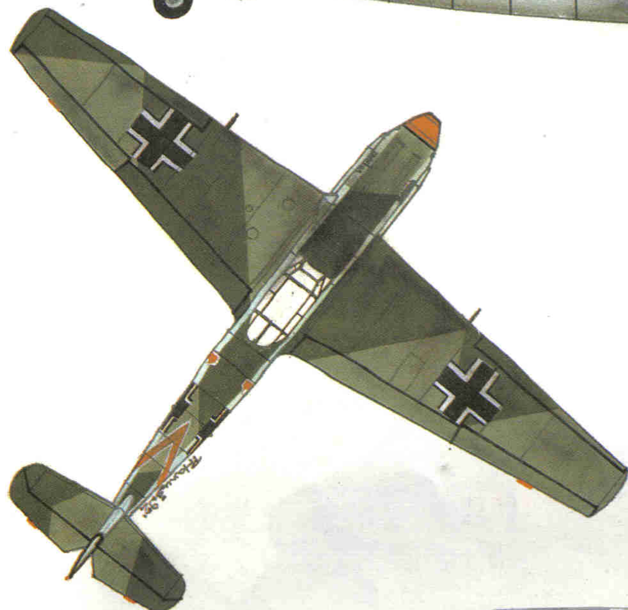
Oblt. Erbo von Kageneck se připravuje k bojovému letu před svým Bf 109E-4, Sicílie jaro 1941.



letoun nejúspěšnějšího pilota JG 27 nad Maltou v roce 1941, rbo Graf von Kagenecka. Stroj má jako památku na balkánské luté doplňky, motorové kryty a směrovku. Neobvyklé jsou pru-rtulovém kuželu, zatímco vlaječka na anténním stožárku byla stně používaným symbolem Staffelkapitäna.

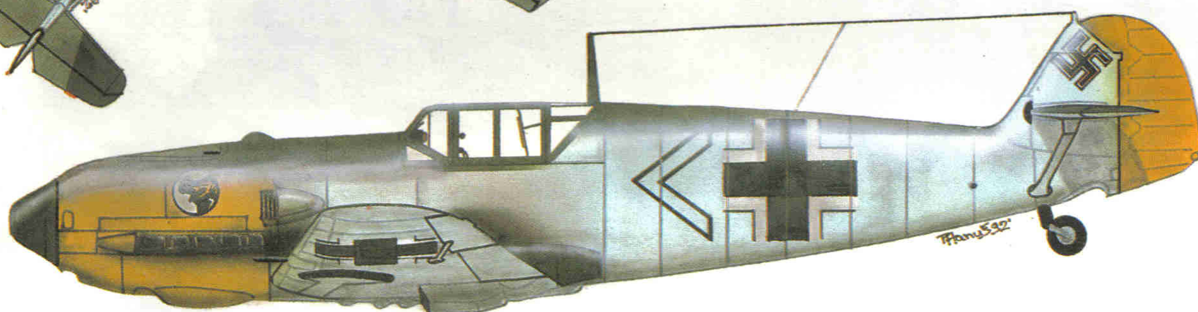


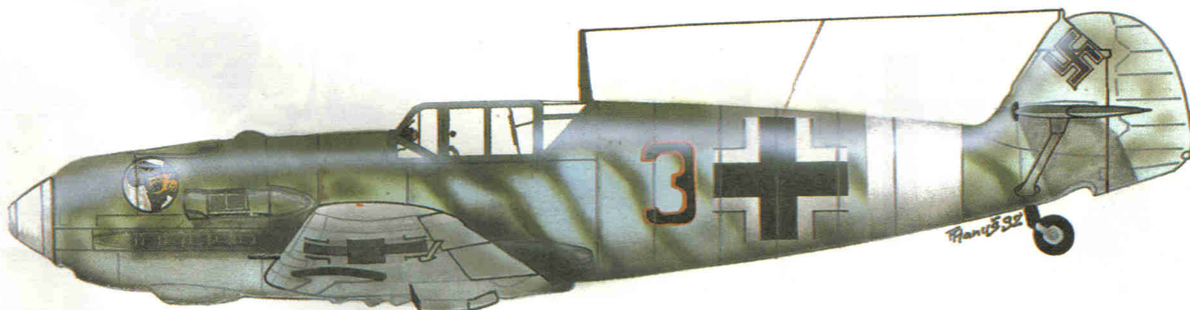




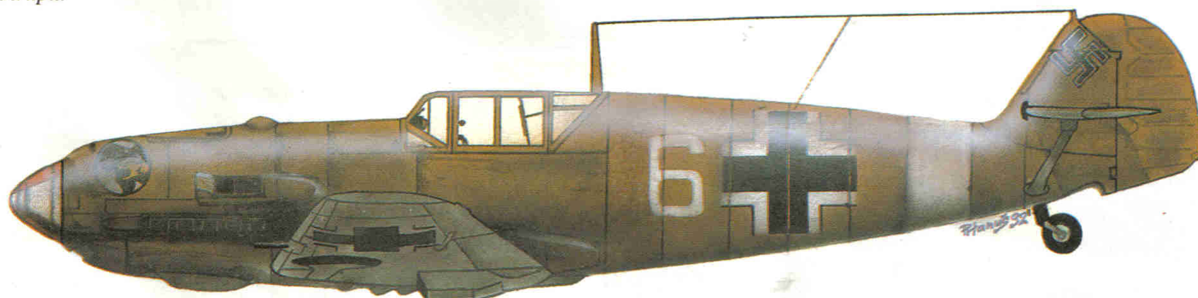
Osobní letoun velitele 1. Staffel/JG 27 Oblt. Gerda Framma. Nátěr byl opět standardní, horní plochy kryly nepravidelné, ostře lomené plochy barev RLM 70 a 71, se spodními a bočními v barvě RLM 65. Na motorovém krytu je nápis bývalé kolonie SAMOA.

Jedním ze sestřelených strojů I./JG 27 v bitvě o Británii byl i tento Bf 109E-4 Wr. n. 1390 pilotovaný Oblt. Günterem Bodie. Za povšimnutí stojí umístění menšího znaku jednotky na kapotě motoru. Později se znak ve zvětšené podobě musel posunout dopředu kvůli tropickému filtru.





Některé stroje I./JG 27 létaly v severní Africe s nátěrem běžným na evropském bojišti. Příkladem může být černá 3 s neobvyklými pruhy RLM 71 na bocích trupu.



Jen velice málo Bf 109E létalo s pouze dvoubarevnou kamufláží. Jedním z nich je tento Messerschmitt Bf 109E-7 od I./JG 27 opatřený nátěrem RLM 79 na horních a RLM 78 na spodních plochách. Většina německých letadel získala po velice krátké době patřičnou patinu, jak je patrné z těchto bokorysů.



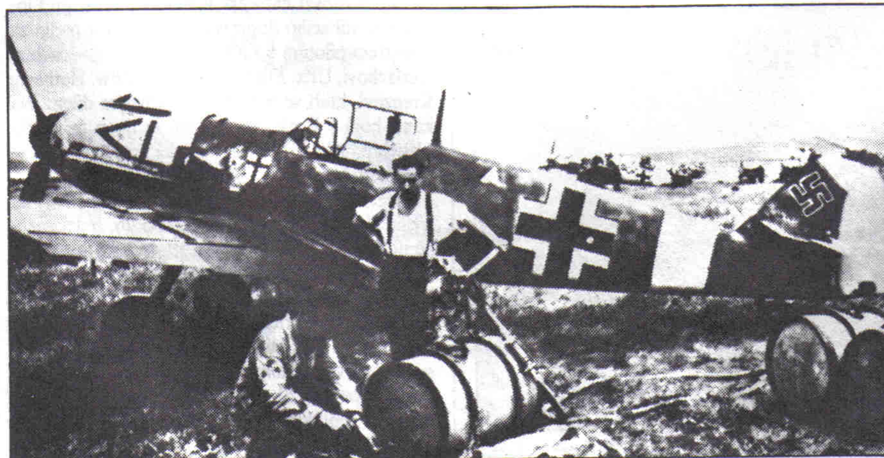
Jagdgeschwader 27

Václav Janovský

Byla jednou z nejznámějších německých stíhacích jednotek II. sv. války, zejména díky působení v severní Africe. Bohužel téměř všechny články a mnoho i rozsáhlejších publikací se příliš zaměřuje pouze na toto období, proto informací o dalším působení jak celé Geschwader, tak i jednotlivých jejích částí není mnoho. Přesto i z jednotlivých útržků se dá sestavit velice poutavá historie, neboť mimo Polska a polárního kruhu se JG 27 objevila na všech bojištích rámujících expanzi Hitlerovského Německa a v samém závěru války zavítala také do Čech.

Oficiálně byla Stab a I. Gruppe ustavena 1. října 1939 na letišti Krefeld pod velením Obersta Maxe Ibela a téměř okamžitě se na letounech začínají objevovat nápisy a poté i znak mající původ zcela určitě v dobách rozpínavých snah Vilémovského Německa před I. sv. válkou. Například některé stroje 2. Staffel nesly na kapotách motoru napsány černými písmeny názvy bývalých kolonií. Následně se začal používat kruhový znak s obrysem Afrického kontinentu s obličejem černošského bojovníka, doplněný siluetou tygří tlamy. Často je celá tato záležitost dávána do souvislosti s prvním velitelem I. Gruppe Hptm. Helmutem Riegelem, kterému připadl nelehký úkol, co nejrychleji secvičit nové piloty, zatímco staří harcovníci již létali na operační lety. Mnoho jich ale nebylo díky malé aktivitě Spojeneckého letectva. Proto se celkem bez větších nesnází připojila v lednu 1940 i nově vytvořená II. Gruppe jíž velel Hptm. Werner Andres.

Zlom nastal s útokem na země Beneluxu a Francii 10. května 1940. Pro plnění úkolů byla Geschwader doplněna o I./JG 1 (dříve I./JG 131) a I./JG 21 operující z letišť München – Gladbach a Gymnich u Cologne. Ze zajímavějších akcí je možné se zmínit o podílu letek JG 27 na operaci Abendssegen namířené proti francouzským stíhačům využívajících soumraku k útokům na postupující jednotky Wehrmachtu. Dalším významným úkolem se stal doprovod střemhlavých bombardérů Junkers Ju 87 Stuka, ze základen v Belgii, při útocích na Dunkirk ve snaze zastavit evakuaci Britského expedičního sboru. Tento cíl se splnit nepodařilo, a tak daleko důležitější v té době je včlenění I./JG 1 do Geschwader jako její III. Gruppe dne 6. června 1940. Jejímž velitelem i nadále zůstal Hptm. Joachim Schlichting. Staffelkapitanem (velitelem) 7./JG 27 byl Hptm. Wilhelm Balthasar nejúspěšnější pilot francouzského tažení u celé JG 27 s 23 uznanými sestřely a 13 zničenými letadly na zemi. Za svůj dvanáctý sestřel obdržel 14. června 1940, jako druhý pilot Luftwaffe, Rytířský kříž. U JG 27 začínala svoji stíhací kariéru i další známá osobnost Adolf Galland, pozdější generál a velitel stíhačů Luftwaffe. Létal ve štábním roji a za franncouzské tažení má připsáno 13 sestřelů s nejúspěšnějším dnem 12. 5. 1940, kdy sestřelil tři Hurricany. 6. 6. ale odchází k I./JG 26 „Schlageter".

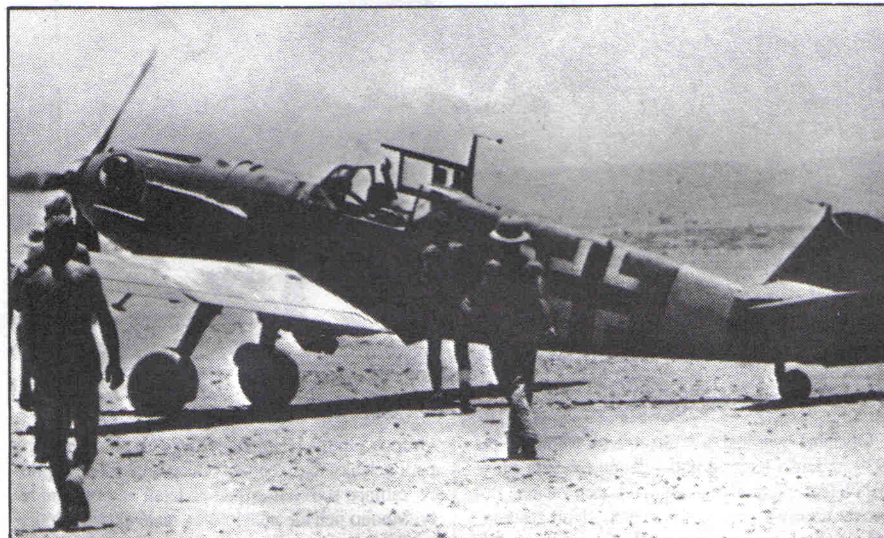


Jeden ze strojů III. Gruppe na Sicílii v roce 1941.

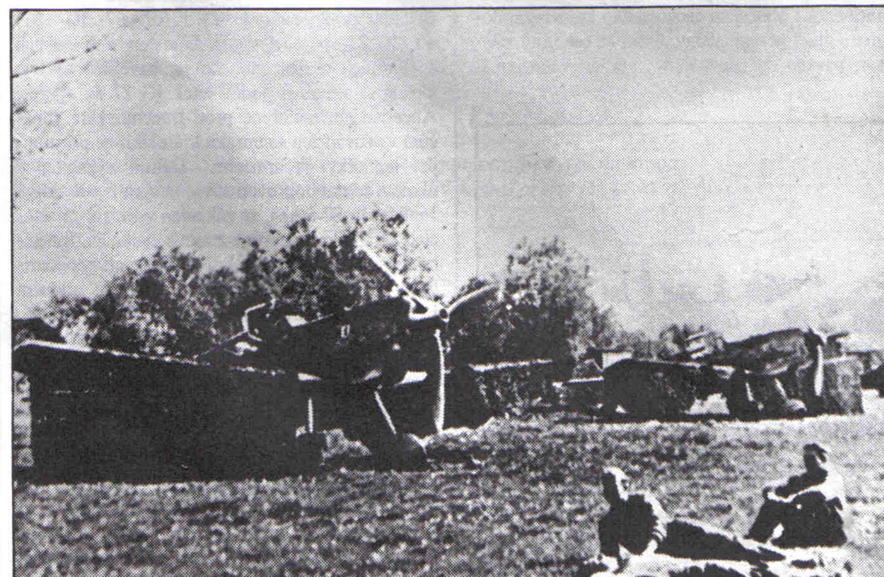
One of III. Gruppe's machine, Sicily 1941.



Zbrojíři umisťují 250 kg pumu na Bf 109E-4 III./JG 27 při balkánském tažení.
Armourers place a 250 kg bomb onto this Bf 109E-4 of III./JG 27 during the Balcan campaigne.



Bf 109E-7 po návratu z bojového letu, krátce po přesunu I./JG 27 do severní Afriky.
Bf 109E-7 after landing from a combat mission, soon after I./JG 27 appeared in North Africa.



Letouny II./JG 27 na letišti St. Trond v Belgii.
Airplanes of II./JG 27 stationed at St. Trond airfield in Belgium.

Začátek Bitvy o Británii zastihuje JG 27 dislokovanou v Cherbourgské oblasti. Přesněji v září 1940 operuje Stab a I. Grupe z Etampes, II. Gruppe z Montreuil a III. Grupe ze Sempry. Úkol měly jednoduchý, při doprovodu bombardérů nebo volném stíhání zničit co největší množství stíhaček RAF. Splnit ho ale již tak jednoduché nebylo, neboť narazily na výborně připraveného a dobře vyzbrojeného nepřítele s nezdolnou vůlí po vítězství jemuž přišli na pomoc piloti z okupovaných zemí Evropy a dobrovolníci z celého světa.

Přesto si JG 27 nevedla špatně i když cena kterou musela zaplatit byla vysoká. Jen 8. srpna byla hlášena ztráta 11 letadel, 6. 9. byl u Shoeburyness sestřelen a zajat velitel III. Gruppe Hptm. Schlichting, jehož přemožitelem se stal známý Witold Urbanowicz od 303. polské squadrony. Také I. Gruppe ztratila svého velitele Hptm. Riegela, který byl prohlášen za nezvěstného po souboji s Hendrikem Hugo Petrusem od 615. squadrony nad konvojem v Lamanšském průlivu dne 20. 7. 1940. Celkem sestřelila JG 27 146 letadel při ztrátě 56 pilotů, nicméně celý pokus srazit Velkou Británii na kolena dopadl pro Němce neslavně a proto s příchodem zimy stahují větší část stíhacích jednotek k odpočinku a doplnění stavu do vnitrozemí. Mezi nimi je postupně i celá JG 27.

Začátkem roku 1941 dostala I. Gruppe, jíž nyní velel Hptm. Eduard Neumann, rozkaz který měl proslavit celou jednotku, k přesunu do Afriky. Začalo se tak dít začátkem března se zastávkou na Sicílii, kde probíhala aklimatizace a úprava Messerschmittů Bf 109E na drsné pouštní podmínky. To ale nebránilo v účasti několika strojů při náletech na Maltu. Jediný potvrzený sestřel byl připsán 1. Staffel, když Lt. Willi Kothmann přinutil k nouzovému přistání Sergeanta Harryho Ayreho s jeho Hurricanem v odpoledních hodinách dne 5. 3. 1941.

Další příležitost bojovat dostala celá JG 27 poté, co se Německo zapojilo do války proti Řecku. Zde byla Stab, II. a III. Gruppe umístěna na letištích Belica a Sofia — Vrba v Bulharsku a začleněna do VIII Fliegerkorpsu. Když se ukázalo jako nevyhnutelné zaútočit současně i na Jugoslávii je do bojových akcí nasazen i zbytek I. Gruppe dislokované na letišti v Grazu. Vzhledem k dalšímu vývoji je zajímavá zpráva, že při ostřelování letiště v okolí Bělehradu byl odvetnou palbou flaku poškozen Bf 109E mladého pilota Obfhr. Hans-Joachima Marseille, který o několik měsíců později již zářil na severoafrickém nebi. Po několika dnech, kdy odpor JKRV zcela ustal je I./JG 27 povoleno dokončit přesun do Afriky. Zbylé jednotky Geschwader pokračovaly v postupném vytlačování řeckých a britských sil z kontinentu. Převaha byla jednoznačná, 13. 4. se pokusilo šest Blenheimů od 211. squadrony bombardovat německé jednotky v prostoru Florina bez stíhacího doprovodu. Všech šest padlo za oběť třem pilotům 6./JG 27, Hptm. Hans-Joachim Gerlachovi, Uffz. Fritz Gromotkovi a Fw. Herbertu Krenzovi, kteří se o ně podělili rovným dílem. Na konci bojů v Řecku byl jedním ze dvou nejúspěšnějších pilotů Oblt. Gustav Rödel od II. Gruppe se šesti sestřely.

Mezitím byla III. Gruppe/JG 27 přesunuta na Sicílii, aby tam posílila 7. Staffel/JG 26. Jednoznačně nejúspěšnějším pilotem se zde stává Oblt. Erbo Graf von Kageneck, který již 6. 5. dosáhl svého čtrnáctého sestřelu, Plt. Off. Dredge nouzově přistál se svým hořícím Hurricanem Z 3057, vítězství dosáhl s Bf 109E, který najdete na prostřední dvoustraně barevné přílohy. Stejně tak i poslední sestřel III. Gruppe dne 20. 5. 1941 byl připsán von Kageneckovi. Tentokrát byl poškozeným Plt. Off. A. J. Reeves od 261. squadrony, který musel opustit svůj poškozený Hurricane N 2673 na padáku. Tou dobou se pro Maltu blížil tolik potřebný oddych, neboť Hitlerovy ambice se obrátily na východ.





Dvojice fotografií španělských pilotů před svými Bf 109E. Snímky byly pořízeny na východní frontě, kdy Španělé tvořili 15. Staffel/JG 27.

Two photographs of Spanish pilots in front of their Bf 109E. Both were taken on Eastern front in the 2nd half of 1941 when they formed 15. Staffel/JG 27.



Nahoře: Jeden z mála záběrů strojů II. Gruppe při útoku proti SSSR. Prostřední Bf 109E je zobrazen na prostřední barevné dvoustranně.

Above: One of only few photos of II. Gruppe during the attack on UdSSR in 1941. The machine in the middle is also on the centre colour page.

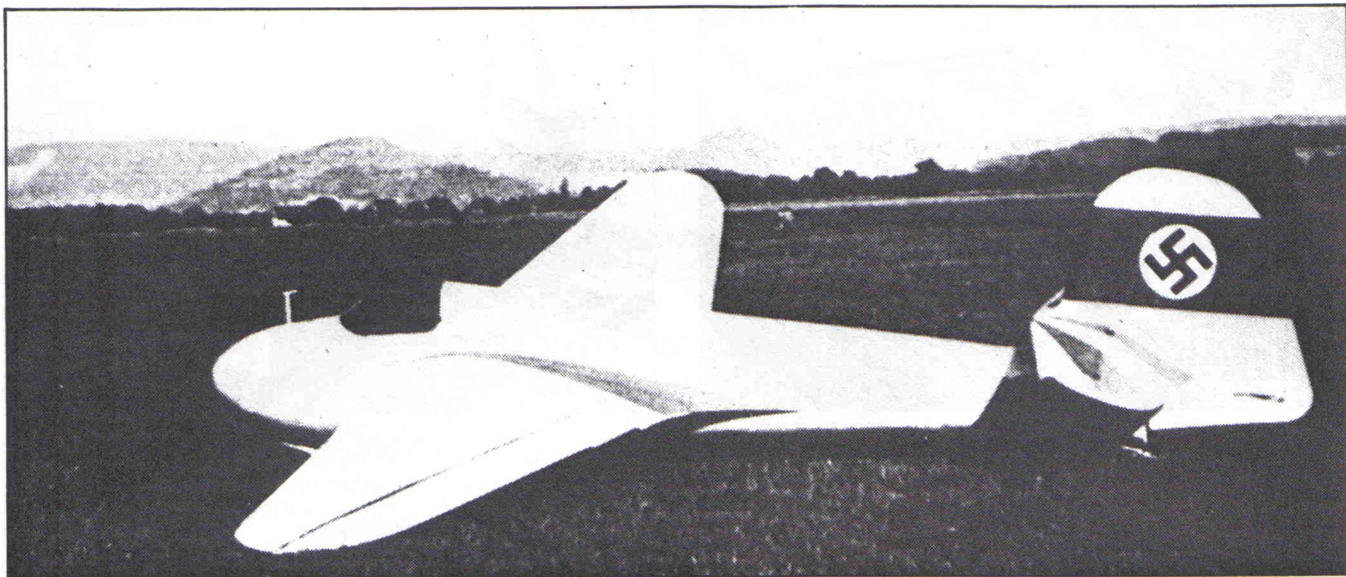
Proto i III. Gruppe je převelena zpět k Stab a II./JG 27 na hranice se Sovětským Svazem, aby se mohly dostatečně připravit na operaci „Barbarossa".

I. Gruppe jsme opustili, když se přesouvala do severní Afriky, aby prováděla letecké krytí pozemních jednotek Afrikakorpsu, který se začal vyloďovat již v únoru v Tripolisu. Prvním letištěm se stalo Ain el Gazala o které se po příletu 14. 4. 1941 dělila se 7. Staffel/JG 26 používající také Messerschmitty Bf 109E a průzkumnou 2(H) 14 s Henschely Hs 126. Jakou sílu tito zkušení piloti představovali se Britové mohli přesvědčit již 19.4. kdy ztratili čtyři Hurricany při sestřelení jednoho Bf 109E. Po doplnění JG 27 o 3. Staffel koncem dubna začala Luftwaffe získávat zcela zřetelnou převahu, zejména když k již známým esům se přidal do té doby neznámý Hans-Joachim Marseille, který začal zářit jako meteor.

Zatím na východní frontě přes celkovou úspěšnost útoku proti SSSR neměla JG 27 příliš štěstí, neboť již prvního dne se z bojového letu nevrátil její velitel major Schellmann. Po sestřelu I-16 jeho letoun zasáhly úlomky oběti a musel vyskočit nad nepřátelským územím. Po dvou dnech věznění jej zastřelili agenti NKVD. Počáteční výsledky umožnily vrchnímu velení stáhnout II./JG 27 na přezbrojení novými Messerschmitty Bf 109F do Německa na letiště Doberitz, čímž v sestavě VIII Fliegerkorps zůstala již jen Stab a III. Gruppe které pokračovaly v přímé podpoře Heeresgruppe Mitte von Bocka při postupu směrem na Smolensk. Díky svým starším Bf 109E létaly většinou bombardovací a bitevní akce, protože čisté stíhání obstarávaly útvary s Bf 109F. Pouze během prvního měsíce postoupila III. Gruppe, jíž v té době velel Hptm. Max Dobislav o 580 km ve snaze stačit pancéřovým jednotkám.

Dne 27. července 1941 opouští Madrid 12 pilotů v čele s majorem Angel Salas Larrazabelem, kteří tvoří 1. Escuadron Azul. Do svého stažení z východní fronty a nahrazení novou byla označována jako 15. Staffel/JG 27. Španělé si vedli velice dobře a sám Larrazabel dokázal přidat sedm sestřelů ke svým 15ti z občanské války, než je v březnu 1942 nahradila nová španělská 15./JG 51.

(Dokončení příště)



DFS Habicht

Martin Salajka

Na olympijské hry 1936, jež se měly uskutečnit v Berlíně, se připravovali nejen jeho obyvatelé, ale především zaměstnanci říšského ministerstva národní osvěty a propagandy v čele s Josefem Goebbelsem. Podle jejich scénáře měli příslušníci německého letectva během olympijských her dokázat kvalitu německých strojů a nadřazenost německých pilotů. Proto byl u Německého výzkumného ústavu plachtění DFS (Deutsche-Forschungsanstalt für Segelflug) objednán vývoj akrobatického větroně; jeho konstrukce byla svěřena H. Jacobsovi.

Díky jemu se zrodil celodřevěný jednomístný hornoplošný větroň s otevřeným pilotním prostorem a trupem polepeným kvalitní diagonálně vrstvenou březovou překližkou o tloušťce 1,5 mm. Křídlo lomené do M bylo navrženo pro létání akrobacie, proto při letu na zádech měly vnější části křídla kladné vzepětí a zlepšovaly tak jeho stabilitu. Profil křídla, vzniklý spojením osvědčených profilů Gö 420 a Gö 693, byl málo prohnutý, což snižovalo namáhání potahu při velkých rychlostech a zlepšilo vlastnosti větroně při letu na zádech.

Na prvních čtyřech dokončených větroních se během olympijských her vystřídal tehdejší výkvět říšského letectví, včetně Reitschové, Brautigama, Hofmanna a Hutha.

Sériové větroně byly objednány u firmy Wolf Hirth. Její majitel, který měl s výrobou větroňů dostatek zkušeností, původní plány DFS přepracoval a u větroně výrazně zvětšil všechny ocasní plochy. Pod označením Habicht E bylo v Hirthových závodech v Kirchheimu a Nabern/Tecku v letech 1942 a 1943 postaveno na 50 větroňů o rozpětí 13,6 m.

V roce 1942, kdy už bylo jasné, že Blitzkrieg nevyšel, byly urychleně vyvíjeny „zázračné zbraně", mezi nimi i Me 163. Jejich zkušební piloti záhy zjistili, že největším problémem je zvládnout přesné přistání. Potřebné návyky měli budoucí piloti získat na upravených kluzácích, pojmenovaných Stummel Habicht. Od původních Habichtů se odlišovaly rozpětím zmenšeným z původních 13,6 na deset, osm a nakonec šest metrů.

„Desetimetrovka" zůstala jen v plánech, první větroně osmimetrové verze, označené F, i šestimetrové G, byly zalétány v květnu 1943. Vlekány byly letouny Klemm 25. Starty navijákem nebyly možné pro příliš velké zatížení na jednotku plochy. Přitom zatížení 40 kg/m², na větroň značné, bylo ještě hodně vzdálené od 100 kg/m² přistávajícího Me 163.

Budoucí piloti Me 163 po základním výcviku na dvoumístných větroních Kranich a Habichtech s rozpětím 13,6 m přecházeli na Stummel Habichty. Dalším rokem pak byly vlekány za Bf 110. Po tomto urychleném výcviku už byli nuceni nováčci vzlétat s vyzbrojenými Komety na obranu Říše.

Hirth se soustředil na vývoj prototypů, sériovou výrobu měl zajistit Ferdinand Schmetz v Herzogenrathu u Aachen. Do konce listopadu 1944 bylo v jeho závodě postaveno osm Habichtů o rozpětí osm metrů a devět Stummel Habichtů o rozpětí šest metrů.

Hirt experimentoval také s vývojem větroně pro nácvik vzdušných soubojů a útoků na pozemní cíle. Počátkem roku 1943 postavil větroň s puškou a reflexním zaměřovačem místo větrného štítku; další měl pušku údajně vestavěnou v přídi. Dalším pokusem byl větroň pro nácvik bombardování, který mohl nést malou cementovou pumu. Habicht se tak stal pravděpodobně jediným ozbrojeným větroněm v historii letectví.

Habichty létaly v základním krémovém nátěru všech ploch, doplněném na horních plochách středně modrými klíny, červeným pruhem s bílým kruhem a hákovým křížem na SOP.

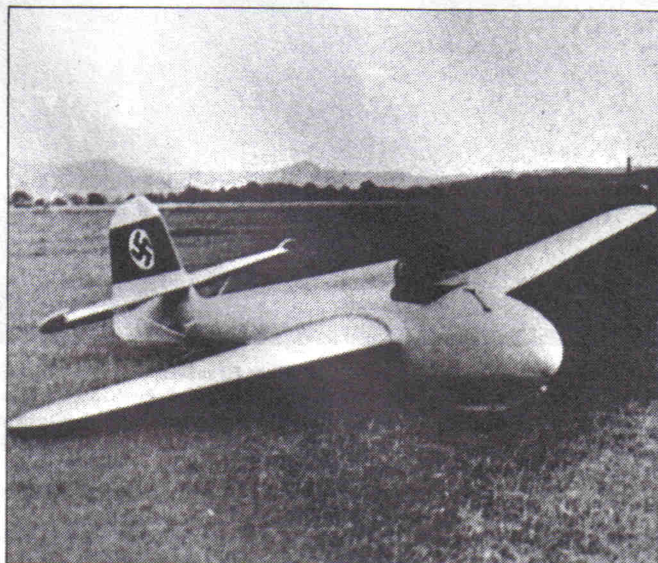
Technická data a výkony	E	F	G
Délka (m)	6,58	6,58	6,58
Rozpětí (m)	13,60	8,00	6,00
Nosná plocha (m²)	15,82	9,66	8,03
Štíhlost křídla	11,70	6,60	4,40
Hmotnost (kg)	250	200	200
Letová hmotnost (kg)	335	290	290
Zatížení plochy (kg/m²)	22	31	37
Minimální rychlost (km/h)	60	73	80
Nejvyšší rychlost (km/h)	420		
Opadání (m/s)	1,06		
Nejlepší klouzavost	19,4	15,1	11,5
při rychlosti (km/h)	80	95	100

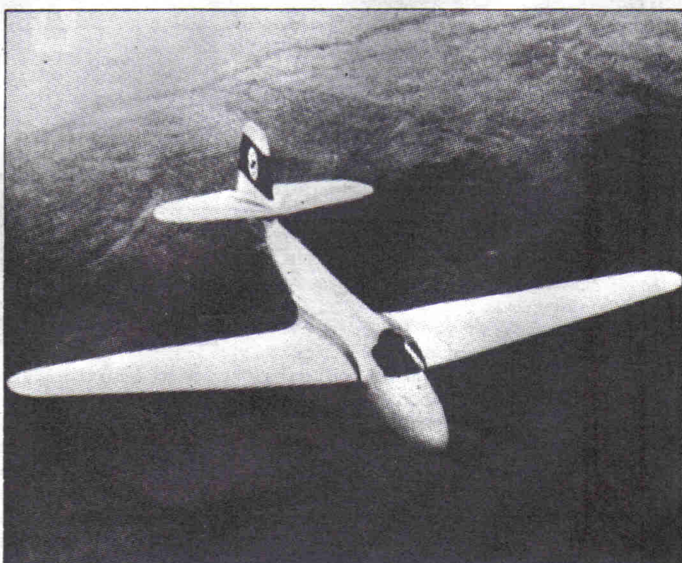


Detail pokusné instalace zbraně, včetně zaměřovače.
Experimental instalation of an weapon and gunsight in detail.

Křídla jsou kreslena bez plátěného potahu.

M 1 : 72





Jevgraf Nikolajevič Kruteň

Petr Aharon Tesař

V modelářsko historických publikacích se v článcích věnovaných I. světové válce setkáváme jen tu a tam se jmény es ruského carského letectva. Proto bych chtěl mírně obohatit údaje u nás k tomuto tématu dosud zveřejněné.

Jedním z mnoha ruských pilotů, kteří by, dle mého názoru, neměli upadnout v zapomnění, je kapitán JEVGRAF NIKOLAJEVIČ KRUTEŇ. Na žebříčku ruských es I. světové války figuruje se sedmi potvrzenými sestřely.

J. N. Kruteň byl dle tvrzení očitých svědků postrachem nepřátelských pilotů a po právu jej také můžeme počítat k jednomu z mnohých základatelů taktiky stíhacího letectva. Kruteň patřil za I. světové války k nejlepším ruským stíhačům spolu s Kazakovem, Marinovičem, Arčeevem (d'Argueffem) nebo Smirnovem. Narodil se 17. prosince 1892 v Kyjevě na Ukrajině. Jako syn úředníka absolvoval vysokou školu [1] a vstoupil do kyjevského Polytechnického institutu, avšak přestoupil do dělostřeleckého učiliště, které ukončil v roce 1912 jako podporučík. V roce 1913 se v přijímacím řízení letecké eskadry XI. armádního sboru na dělostřeleckého pozorovatele umístil jako druhý. Následující rok vstoupil do vojenské letecké školy v Gatčině a po jejím zakončení v září 1914 se dostal na frontu, k 2. armádní letecké eskadře. Zde létal s dvojplošníkem Voisin a plnil bombardovací úkoly. Účastnil se mimo jiné prvního nočního náletu. Později se stal Kruteň stíhačem a bylo mu svěřeno velení II. stíhacího oddílu. Dle některých zpráv sloužil Kruteň mimo jiné také u VII. stíhacího oddílu (společně s pozdějším esem I. A. Orlovem), vyzbrojeného stroji RBVZ S—16. Svého prvního vítězství dosáhl Kruteň 15. května 1916, když ve vzdušném boji sestřelil nepřátelský letoun Albatros. V létě 1916 se účastnil Brusilovovy ofenzivy [2]. Jednotka byla dislokována v rámci tzv. západního frontu poblíž města Nesviž, východně od Baranoviči (jihozápadně od Minska). Druhý nepřátelský letoun sestřelil Kruteň 30. července a 1. srpna donutil německý dvojmístný Albatros k přistání, přičemž posádka byla vzata do zajetí. O tomto vzdušném vítězství svědčí rozkaz vojsk 2. armády západního frontu z 2. srpna 1916, podepsaný generálem Smirnovem.

Kruteňova metoda vzdušného boje spočívala ve vytvoření výškové převahy a následném útoku na protivníka ze strany slunce. Pikujíc až 50 — 100 m pod nepřítele, začínal Kruteň prudce stoupat a přibližujíc se k letounu protivníka zezadu a zdola v „mrtvém úhlu" jej ze vzdálenosti 10 — 15 m pokropil kulometnou dávkou. O účinnosti jeho způsobu boje svědčí nejlépe vzdušná vítězství. Při jednom ze vzdušných střetnutí se mu podařilo sestřelit německý letoun a zajmout pilota. Právě když započal podrobovat sestřeleného letce výslechu, zaslechl hluk druhého německého letadla. Urychleně vzlétl, zaútočil a sestřelil i tento stroj. Vítězství o to cennější, že v druhém letounu letěl velitel německé eskadry, který se, vzorně si vědom své velitelské odpovědnosti, vydal osobně hledat osádku zmizelého letadla.

Kruteň mnohokrát plnil úkol letecké ochrany strojů, korigujících dělostřeleckou palbu. Při jednom z takových letů, nacházejíc se ve výšce 3000 m, spotřeboval všechen benzin a začal klouzat směrem ke svému letišti. Střetl se však s německým letounem. Bez dlouhého rozmýšlení se jal nepřítele ostřelovat. Sestřelil jej, aniž by měl v nádržích [3] jediné kapky paliva! [4]

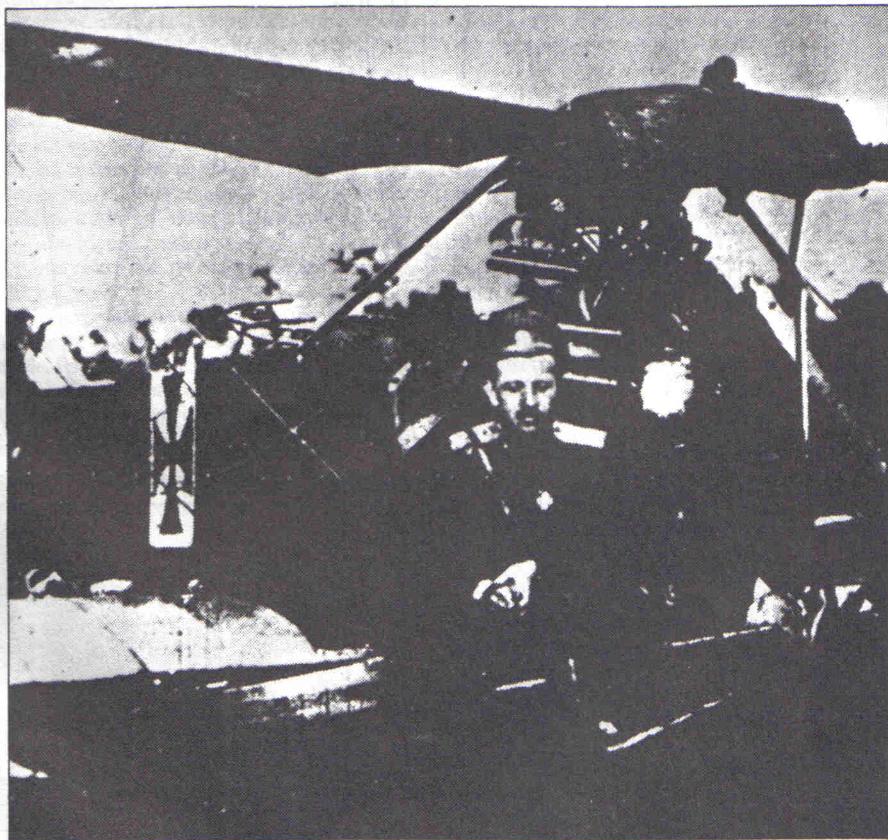
J. N. Kruteň nebyl však jen chladnokrevným vojákem, o čemž svědčí následující epizoda. Po získání jednoho ze svých vzdušných vítězství přistál vedle zničeného letadla a objevil v kapse mrtvého německého pilota rodinnou fotografii zobrazující Němce se svojí ženou a dětmi. Tento rodinný portét se ruského pilota tak dotkl, že při svém příštím letu nad frontou shodil na německou stranu fotografii s dopisem v němčině, ve kterém stálo: „Velmi lituji smrti Vašeho otce, ale válka je válka a kdybych já nezabil jeho, zabil by on mě."

Během zimy 1916/1917 byl Kruteň poslán na západní frontu studovat taktiku a organizaci leteckých sil Francie a Velké Britanie. Tam také zdokonaloval své letecké umění. Časopis „Jiskry" psal, že svou šílenou odvahou ohromoval mladý Rus i své učitele a vypracoval zde právě některé z metod, kterými si potom získal slávu jednoho z nejlepších aviatiků—stíhačů. Z informací, které na západní frontě shromáždil, sepsal sedm brožur, kde svá zjištění předkládá ruskému letectvu, jmenujme alespoň POUČENÍ STÍHACÍMU LETCI nebo TYP STÍHACÍHO APARÁTU.

Důležitým přínosem J. N. Krutěně k taktice vzdušného boje bylo zdůvodnění efektivnosti a účelnosti letu ve dvojici. Do té doby se ruští stíhači snažili o to, mít pozorovatele—střelce, který by chránil stroj od napadení z týlu.

Během roku 1917 byl št. kapitán Kruteň jmenován velícím důstojníkem 2. stíhací skupiny ruského letectva,





Před sestřeleným letadlem — pravděpodobně Rak.-Uh. Brandenburg B I.
In front of an shot down plane probably Austro-Hungarian Brandenburg B I.

umístěné nedaleko města Brody [5] v rámci jihozápadního frontu, tedy proti silám rakousko—uherským. Pozemní síly nepřítele byly doplněny jednotkami německými a v jižních oblastech i tureckými. Není bez zajímavosti, že od Brusilovovy ofenzivy proti nim stály, včleněné do ruských jednotek po celé délce jihozápadního frontu, také 2 čs. pluky, plnící úkoly rozvědky až do slavné bitvy u Zborova. Kruteň, který velení přijal (bylo mu pouhých 24 let), měl v krátkém termínu vytvořit pevný bojový kolektiv. Už za svého velení II. stíhacímu oddílu osobně vodil piloty do vzdušných soubojů, vyžadoval od letců znalost akrobatického létání, schopnost dokonale ovládat stroj. Doporučoval vždy svým pilotům útočit nenadále; první, využívat mrtvých úhlů výhledu i střelby protivníka, pro spolehlivost střelby se bez okolků přibližoval rovnou k nepříteli.

Kruteň se ve skupině těšil výjimečné autoritě a oblíbenosti. Disponoval znamenitými vlastnostmi stíhače

„NIEUPORT XXIII se kterým získal J. N. Kruteň svá poslední vítězství na jaře a počátkem léta 1917 a v jehož troskách nalezl smrt.“

– spojením smělosti s vysokým leteckým mistrovstvím.

Druhou stíhací skupinu tvořily tři oddíly: VII. stíhací oddíl (ve znaku měl hlavu orla), III. stíhací oddíl (na trupech svých letounů měli piloti vyobrazenu siluetu Indiána s vyceněnými zuby) a VIII. stíhací oddíl (ve znaku měl srdcové eso).

Skupina byla vybavena stroji Nieuport a to zřejmě různých verzí. Podle ruských pramenů bylo počátkem roku 1917 na frontě u stíhacích oddílů nejvíce strojů verze XI a XXI, minimálně však Nieuportů XVII [6]. Velitel 2. stíhací skupiny štáb. kapitán Kruteň létal zpočátku na letounu Nieuport XVII, údajně s motorem Le Rhône o 80 k [7], který později vyměnil za nový typ XXIII, expedovaný Francouzi od jara 1917. Kruteň tento stroj s motorem Le Rhône o 120 k mohl obdržet někdy v dubnu 1917. Osobním označením velitele skupiny byla hlava ruského hrdiny ve starodávné přílbě.

Jak již bylo uvedeno, skupina byla nasazena na frontě v Haliči. Tak jako na západním úseku fronty plnili i zde stíhači také úlohu vzdušné ochrany letadel dělostřeleckých oddílů. Tato činnost se nazývala baráží – stíhači „barážovali" nad průzkumnými stroji, kryjíc je přitom před útoky protivníka. S nevelkou zásobou paliva nepřesahovala doba ochrany půldruhé hodiny, avšak místo odlétávajícího stroje zpravidla přilétal další.

Se svým Nieuportem XXIII sestřelil Kruteň 19. května nepřátelský letoun, v plamenech se zřítivší do země, právě při takovémto ochranném letu. 24. května vybojoval Kruteň dvojité – leč své poslední – vzdušné vítězství, opět letíc na svém favoritu. První nepřátelský stroj se zřítil nedaleko vesnice Denisuv, v regionu Tarnopole, druhý, dvojmístný letoun, byl nucen nouzově přistát, poté co jej Kruteň sestřelil v klouzavém letu bez paliva, spotřebovaného v prvním souboji. O těchto posledních třech Kruteňových sestřelech psal v nepublikovaných pamětech pilot N. M. Bragin, jehož letoun Kruteň dvakrát ochraňoval: „Při jednom z letů sestřelil kapitán Kruteň nepřátelský letoun před mýma očima. Spatřiv Němce, zaútočil na něj shora a ze strany slunce. Dvě – tři krátké dávky z kulometu, a viděli jsme jak začal německý letoun padat. To bylo předposlední Kruteňovo vítězství. Za několik dní, když jsem se nacházel na svém letišti – u vesnice Denisuv, v blízkosti Tarnopole, uslyšel jsem krátké kulometné dávky. Boj probíhal na straně od letiště ve výšce 2000 – 2500 m. V modři bezoblačného nebe, osvětleného paprsky jižního letního slunce, bylo obtížné zpozorovat letouny vedoucí vzdušný boj. Za hodinu přišel na letiště telefonogram od kapitána Kruteně s prosbou o vyslání letounu Voisin s kanystrem benzinu a „mandolinou" (tak se nazývala ostruha letounu Nieuport XXIII pro její podobu s tímto hudebním nástrojem) do jím určeného prostoru. Kromě toho prosil Kruteň o vyslání sanitéra s obvazovým materiálem. Nehledě na silné kymácení stroje, vzlétl jsem se sanitérem do udaného prostoru, kde jsem lehko našel dva vedle sebe na zemi stojící letouny. Jeden z nich byl sestřelený německý aeroplán, vedle pak Kruteňův stroj se zlámanou ostruhou a bez kapky paliva.

Zatímco sanitér poskytoval pomoc ve vzdušném souboji raněným německým letcům, jsme my s Kruteněm provedli opravu letounu. Odevzdav raněných nejbližšímu vojenskému útvaru, vzlétl jsem na své letiště a kapitán Kruteň, naplniv nádrž benzínem, k ležení svojí „stíhací skupiny [8]".

7. června 1917 [9] po „chvíli" letové činnosti se přibližoval Kruteň se svým Nieuportem bez paliva na přistání na svém letišti u vesnice Plotyči vedle Tarnopole, v zatáčce ztratil rychlost a zřítil se do země.

Smrt tohoto obětavého stíhače byla velikou ranou ruským leteckým silám. Jevgraf Nikolajevič Kruteň byl pohřben se všemi vojenskými poctami v Kyjevě.

Kruteň ve vzdušných bojích sestřelil celkem sedmnáct letounů nepřítele, avšak úředně uznáno mu jich bylo jen 7 [10]. Nicméně možná i důležitější než jeho vojenské zásluhy byly vynikající úspěchy ve vývoji taktiky ruského letectva. Kruteň vychoval celou generaci ruských stíhačů, mezi nimiž bývá uváděn na prvním místě poručík I. A. Orlov (VII. stíhací oddíl). Podobně jako jeho současník Oswald Boelcke, byl Kruteň studentem a učitelem vojenské letecké taktiky. Jeho poznatky a metody, získané na základě leteckých operací a publikované ve vojenských příručkách ještě v mnohém ovlivnily taktiku letectva SSSR až do 2. světové války.

Za I. světové války mělo, podle některých zdrojů, ruské letectvo 150 stíhačů, z toho 26 uznaných es. J. N. Kruteň byl jedním z nich; a byl navíc prvním ruským leteckým taktikem.

Poznámky:

1) některé prameny udávají Sbor kadetů
2) 4. červen až říjen 1916
3) pakliže je hovořeno o nádržích, můžeme z toho usuzovat, že šlo o letoun Nieuport X, jehož ruská jednomístná verze měla na horním křídle ještě jednu nádrž (kromě obvyklé trupové)
4) dle některých pramenů k tomu snad mohlo dojít 12. srpna 1916
5) mezi Luckem a Zborovem
6) „Informace o letounech nasazených na frontě" vydané údajně k 1. 4. 1917 uvádějí 70 Nieuportů XI, 68 letounů verze XXI, 20 strojů verze X a jen 14 Nieuportů XVII
7) tento údaj spíše vede k názoru, že šlo o Nieuport XXI, neboť Nieuporty XVII byly vesměs vybaveny motory Le Rhône o 110 k
8) Bragin zde neuvádí zřítivší se letoun (píše jen o tom, co sám viděl)
   – je zde hovořeno o Němcích; I) ruské prameny příliš nerozlišovaly mezi německým a rak.-uherským vzdušným protivníkem
   II) rakousko-uherské jednotky byly skutečně posíleny jednotkami německými
9) anglické prameny uvádějí 6. června
10) anglické prameny uvádějí 15 a 7 potvrzených

Prameny:

P. Dmitrijevič: Istoria vzduchoplavania i aviacii v Rosii 1914–1917
Capt. Evgraph N. Kruten – Russias first air taktician, cross & cockade Journal
T. Goworek: Samoloty myšliwskie pierwszej wojny s'wiatowej
Za svobodu – kronika čs. revolučního hnutí na Rusi díl. I





Char B1 bis / Renault FT 17
Matchbox 1: 76
výr. index PK 176
Cena v ČSFR 129 Kčs
Dovozce: PM Pecka

Po dlouhých letech může náš modelář bez obtíží získat dříve vzácný dvojkit francouzských tanků. Těžký Char B1 bis se účastnil bojů druhé světové války, legendární Renault FT 17 se aktivně zapojil do pozemních operací první i druhé světové války. Milovníci naší historie mají navíc možnost postavit si první tank československé armády, jehož kamufláž přinášíme v barevné příloze.

Krabička obsahuje tři rámečky, z nichž jeden se skládá z dílů pásy rozryté zeminy a trosek venkovského stavení, čímž chtěl výrobce potěšit i stavitele dioramat. Tankové pásy jsou lisovány z tužšího materiálu, který je méně ohebný, než je jinak běžné. Oba tanky tvoří nevelký počet dílů, spoje mezi jednotlivými součástmi bude nutné vytmelit a přebrousit. Broušení je potřeba věnovat zvýšenou pozornost, aby nedošlo k strhnutí drobných nýtů. Jak u Renaulta, tak u Char Bis patrně většina modelářů sama dotvoří schématické podvozky i nedokonale ztvárněné zbraně. Jakékoliv vnitřní vybavení pochopilně chybí, jinak lze ale všechny díly jednoduše a bez problémů sestavit, což umožňuje stavbu i naprostým začátečníkům. U lehkého Renaulta výrobce umožnil i výběr mezi oběma základními verzemi, kulometnou a dělovou.

Obtisky jsou poměrně kvalitní, návod obsahuje stavební postup, dvě kamuflážní schémata Renaultu FT-17 a tři Char B-1 bis, je přehledný a srozumitelný.

Schémata v barvě se nacházejí na zadní straně krabičky.

Popsaný dvojkit si nečiní nároky na vysoká ocenění pro preciznost provedení a četnost detailů. Jde o poměrně levné, nenáročné modely směřované k širokému spektru zájemců. Navíc se zatím jedná o jediné stavebnice těchto tanků v jakémkoliv měřítku.

(I. P.)

JEŠTĚ K AIRACOBRÁM V RAF

Jiří Rajlich, Dr. Jiří Sehnal

V HPM č. 6—7/1991 byl publikován materiál „Airacobry v RAF" od M. Pajera. Autor se zde snažil popsat i činnost čtveřice československých stihačů, kteří u 601. perutě na těchto strojích létali. Ve světle nejnovějších poznatků je však zřejmé, že tak neučinil zcela vyčerpávajícím způsobem. Z toho důvodu je proto třeba zmíněný materiál doplnit. Jsme přesvědčeni, že publikování několika následujících dodatků bude přínosné jak pro kitaře, tak i pro badatele zabývající se historií československého letectva ve 2. světové válce.

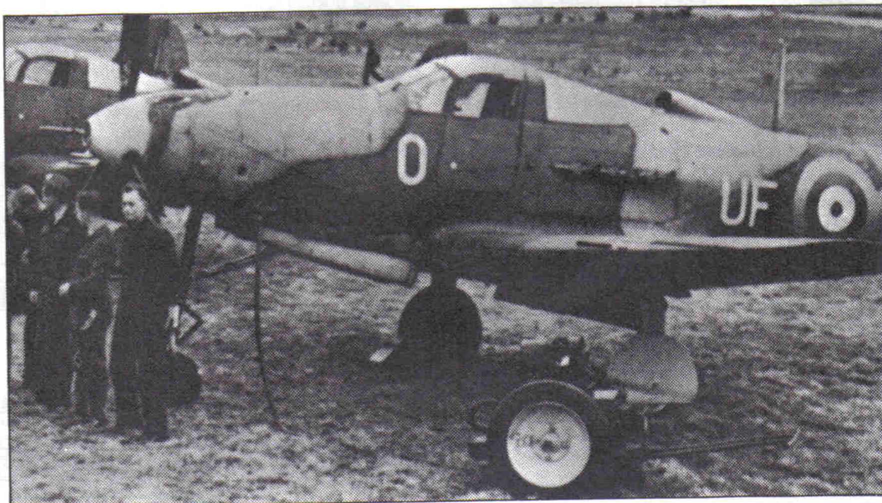
Prvním čs. příslušníkem 601. perutě, který usedl za řízení Airacobry Mk. I se 10. srpna 1941 stal velitel letky A F/Lt Jaroslav Himr. Letěl tehdy na stroji sériového čísla AH576. Sgt František Mareš absolvoval svůj křest na Airacobře (AH577 UF-M) o čtyři dny později. Na stejném stroji vzlétl poprvé 16. srpna i F/O Jiří Maňák a 20. srpna rovněž Sgt Josef Kohout.

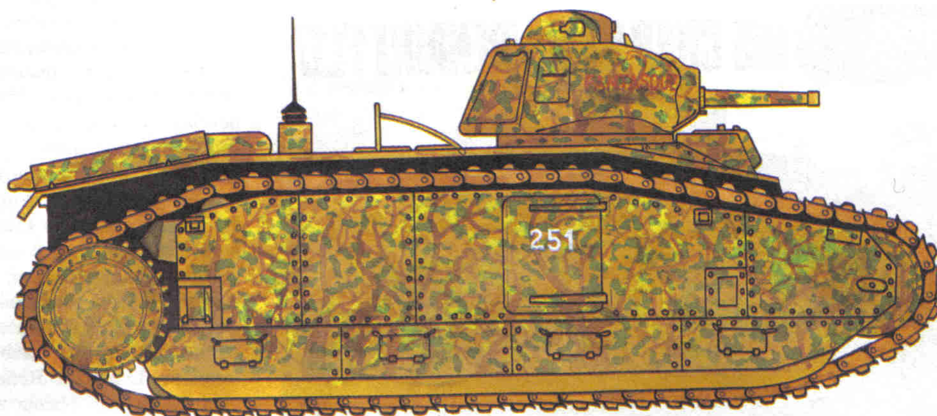
Od srpna 1941 do března 1942, kdy byly Airacobry Mk. 1 od 601. perutě definitivně staženy, létala československá čtveřice u „šestsetjedničky" na následujících strojích tohoto typu:

- F/Lt J. Himr: AH576, AH577 (UF-M), AH578, AH581, AH583 (UF-J), AH584, AH587 (UF-A), AH588, AH589 (UF-1), AH591, AH593 (UF-J), AH595 (UF-M), AH602 (UF-W), DS174
- F/O J. Maňák: AH576, AH577 (UF-M), AH581, AH584, AH585 (UF-O), AH586, AH587(UF-A), AH589 (UF-L), AH591, AH593 (UF-J), AH595 (UF-M).
- Sgt J. Kohout: AH577 (UF-M), AH581, AH583 (UG-J), AH586, AH587 (UF-A), AH589 (UF-L), AH591, AH593 (UF-J), AH595 (UF-M), AH602 (UF-W).
- Agt F. Mareš: AH576, AH587 (UF-A), AH591 a AH593 (UF-J).

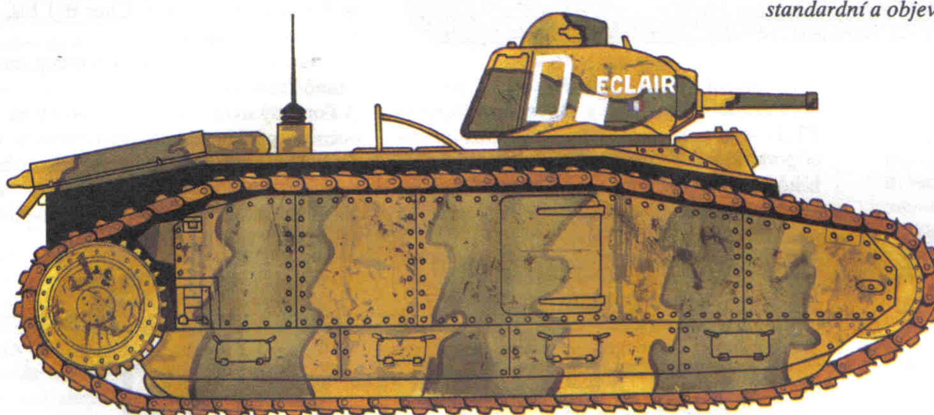
Posledním Čechem, který si u „šestsetjedničky" zalétal na „Kobře" byl Sgt Josef Kohout. Dne 7. března provedl na stroji AH587 (UF-A) třicetiminutový přelet z Boscombe Down na základnu Upper Heyford.

Pro zajímavost je ještě možné podotknout, že na „Kobrách" si u 601. perutě zalétali i příslušníci pětičlenné mise sovětského letectva. Poprve se tak stalo již 7. října 1941, kdy si jeden z Rusů dvakrát vyzkoušel v letu stroj AH582 (UF-N). Je pravděpodobné, že právě posudky pilotů zmíněné mise napomohly pozdějšímu masovému rozšíření Airacober na východní frontě.

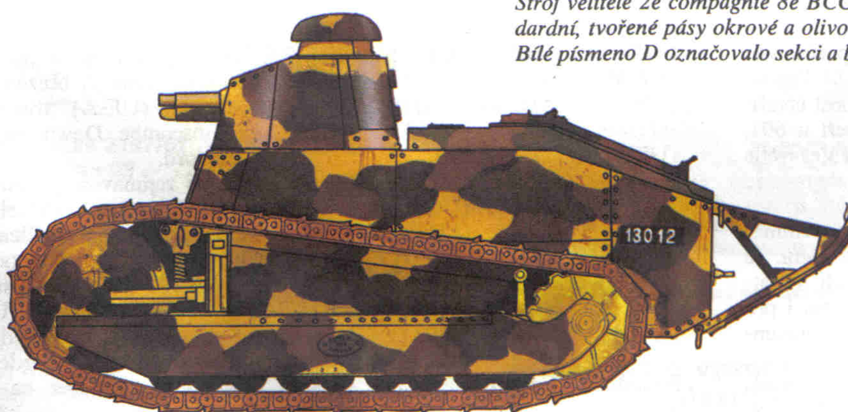




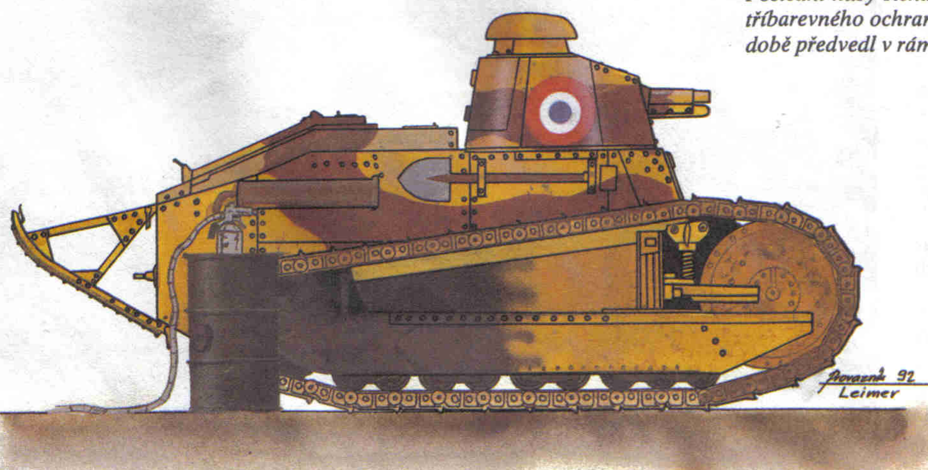
Char B1 bis patřící 8e BCC v kamufláži sestávající z napodobenin listnatých stromů. Toto schéma bylo nestandardní a objevilo se pouze experimentálně.



Stroj velitele 2e compagnie 8e BCC, kpt. Deybera. Zbarvení je standardní, tvořené pásy okrové a olivově zelené oddělené černou linkou. Bílé písmeno D označovalo sekci a bylo odvozeno od jména velitele.



Poslední kusy Renaultu FT-17 ve stavu čs. armády se dočkaly tříbarevného ochranného zbarvení. Stroj č. 130 12 se v této podobě předvedl v rámci výstavy Náchod 1938.



Jeden z francouzských FT-17 těsně po ukořistění Němci, kteří jej okamžitě přestříkali barvou Panzer grau.



Archiv NTM v Praze

Letouny Berg C.1 a D.1 v Československu

Vladimír Pirič a Jan Kaše

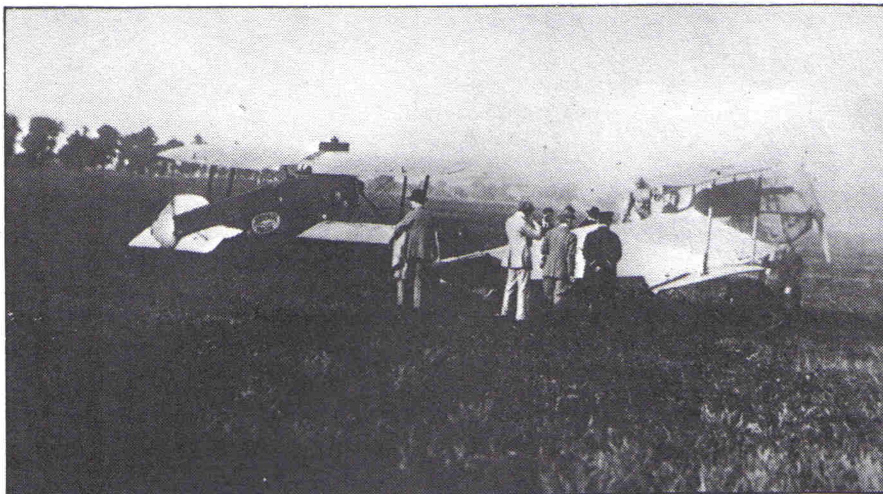
Válečné osudy vojenských letadel nebývají zpravidla veselé ani dlouhé. Tím spíše to platí o letadlech strany poražené, neboť v oblasti technické se „zajatci" berou jen zřídkakdy. S osudy stíhacích Bergů za první světové války se čtenáři HPM mohli seznámit ve dvoudílném článku našich kolegů z LHS Zahálky a Tesaře. Protože se nám nyní podařilo získat některé informace, týkající se poválečného použití letadel konstruktéra Julia von Berga v ČSR, pokusili jsme se vydat po této již sedmdesát let vychladlé stopě.

Vznik Československého letectva byl logicky podmíněn zabavením materiálu rozpadnuvší se monarchie a to systémem „ber kde ber". Hlavním zdrojem se pak stal letecký sklad v Plané, letiště Cheb a pražská továrna Ing. Martiuse AL-MA. V této souvislosti bývá obyčejně konstatováno, že se na těchto místech podařilo získat kromě jiného také 198 letadlových draků. Tento údaj však není zcela přesný. Vychází totiž z existujícího seznamu 198 letadel zabavených u nás po převratu, ale ten byl vypracován zpětně až o několik let později a měl sloužit jako podklad k odpisu částky za tento materiál z válečných reparací Rakouska. Z pochopitelných důvodů v něm některé letouny chybí a téměř všechny uvedené jsou označeny jako bezcenné. Jen ve výjimečných případech je přiznána hodnota 40 % původní ceny.

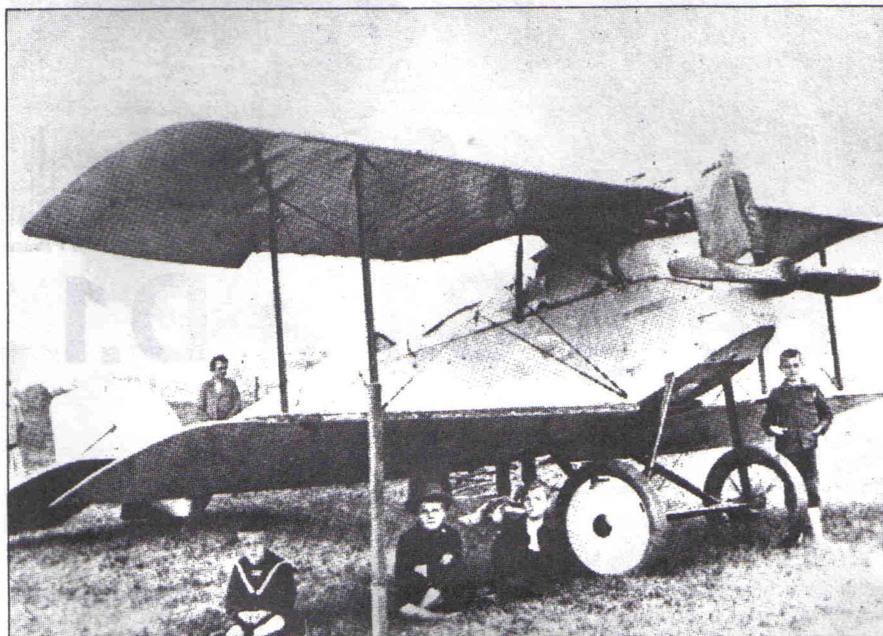
Tento seznam tedy přiznává převzetí 22 draků Berg D.1 a 30 draků Berg C.1 (viz tab. 1). Původní cena je odhadována na 42—44 000 korun, cena při převzetí však nulová. To však byla evidentní lež i když zřejmě omluvitelná vlasteneckými pohnutkami. Již 21. 11. 1918 odstartoval totiž pilot a současně dílovedoucí továrny AL-MA pan Kord k záletu Bergu D.1 s číslem 138.14. Opravu tohoto letadla zadal továrně AL-MA ještě vídeňský Fliegerarsenal, ale účet na 13 119 Kč 12 hal. zaplatil již Letecký sbor. Další zkušební lety provedl Kord 22.11 a 12. 12. 1918 a protože se nevyskytly vážnější nedostatky, byl letoun určen do eskadry, určené k letu na počest presidenta Masaryka. Generálka proběhla 22. 12. a premiéra byla úspěšně provedena prvního dne roku 1919. V obou případech pilotoval 138.14 osobně setník Jindřich Kostrba, jedna z nejzasloužilejších a nejrozporuplnějších postav leteckého sboru.

O týden později byl letoun převzat npor. Adamcem a por. Šmolíkem a naše letectvo tak zařadilo do služby svůj první jednomístný stíhací letoun aniž kdo tušil, že bude též naším prvním stihačem, bojově nasazeným. Došlo k tomu v průběhu tzv. „sedmidenní války" proti Polsku. 23. ledna 1919 začal útok 21. pluku francouzských legionářů proti nádraží v Bohumíně, které bylo obsazeno polským vojskem. Současně s ním 1. a 2. prapor téhož pluku za podpory orlovských dobrovolníků a praporů 1/93 obsadili karvinskou uhelnou pánev. Bojů se také zúčastnil detašman 1. polní letecké setniny, který byl umístěn na letišti v Moravské Ostravě a měl ve stavu jeden letoun Brandenburg C.1 (Ph) 26.70 a již zmíněný Berg D.1 138.14. Ten však provedl pouze čtyři ověřené vzlety, protože tři dny po pařížské mírové konferenci (rozhodla o stažení čs. vojsk za Visou a Olzu), tedy 6. 2. 1919 havaroval s tímto letadlem důstojnický zástupce Novák u Lipníka na Moravě pro závadu na motoru. Letoun musel být odeslán k opravě do Olomouce a 11. polní letecká setnina, která byla 1. února 1919 z tohoto detašmánu ustavena, obdržela náhradou Brandenburg C.1 (Ph) 26.64.

Tím tedy skončilo první a poslední zařazení tohoto typu v čs. letectvu, které si vynutil naprostý nedostatek letuschopných letadel. Naše letectvo pak až do příchodu první várky darovaných Spadů nemělo ve stavu



Tento snímek byl pořízen ve Kbelích 27. 8. 1922. Vpravo opět Berg C.I, vlevo pak Phönix D.I I, na kterém o několik minut později zahynul pilot Bohemie Rudolf Polanecký.
Photo taken at Kbely airport 27. 8. 1922. Beside Berg C. I. on the left is Phönix D.II in which died few minutes latter Rudolf Polanecký, pitot of the Bohemia co.



Záhadný Berg společnosti N. A. F. Fotografie pochází z veřejné produkce ve Varnsdorfu 16. 9. 1923.
Mysterious Berg of the N. A. F. co., photographed at Varnsdorf 16. 9. 1923.

žádný jednomístný stroj. Výjimku tvořil snad jedině Nieuport č. 3598, který však správně patřil letectvu Ukrajinské republiky a jeho stav byl ještě horší než letadel našich.

Další letoun Berg D.1 (Av) 138.114 byl po opravě v továrně AL-MA rovněž převzat leteckým sborem (cena opravy 16 601,49 Kč), nebyl ale zařazen do služby a později jej odprodali aviatickému sdružení Bohemia. Tento letoun není například v seznamu 198 letadel vůbec uveden, přestože jeho opravu objednával rovněž vídeňský Fliegerarsenal.

Ostatní Bergy D.1 byly postupně rozebrány na součástky a jen několik z nich bylo ponecháno ve smontovaném stavu. Kromě již uvedeného 138.114 to byl modelářsky zajímavý Berg D.1 138.48, který byl 12. 11. 1919 darován vysoké škole technické v Brně. Tento stroj létal původně v rakouském letectvu u Flik 56 J a nesl kromě obvyklého nátěru osobní marking Feldpilota Oberleutnanta Othmara Wolfana, který tvořila velká číslice 8 a jméno GR.TL na bocích trupu. Poslední evidovaný Berg D.1 byl 238.42, jehož plochy a kormidla spolu s drakem Fokker B.1 (typ M7) 03.25 užívali ke školním účelům v Olomouci počátkem roku 1920.

Poté zůstaly v našem letectvu vedeny ve stavu již jen dvoumístné Bergy C.1. Také jejich využití ve službě bylo minimální, protože v této kategorii byl relativní dostatek osvědčených a spolehlivých Brandenburgů a nebyl tedy důvod zvyšovat již tak dosti vysoký počet používaných typů. Podobně jako u jednomístných Bergů převzal letecký sbor letadla opravená Almou na základě objednávek Fliegerarsenalu. Jednalo se o čtyři draky C.1 čísel 37.37, 37.47, 137.09 a 137.22. Do služby byl zařazen pouze jediný letoun a sice 37.37. Před svým odesláním do opravy sloužil tento letoun s motorem Austro Daimler 185 HP č. 7429 u Flik 35 D na letišti St. Veit ve Wipachtalu. A přestože se i tento letoun jaksi nedostal do seznamu zabavených letadel, je již od listopadu 1918 v deníku Leteckého sboru uváděn ve stavu 11. letecké setniny jako „berg dvoumístný". V té době však tato jednotka ještě neexistovala. Letadlo zalétal 31. 1. a 4. 2. 1919 pilot Kord a letecký sbor je příležitostně používal, přestože oficiálně nebyl žádné setnině přidělen. Vedení leteckého sboru totiž nebylo letadlům Berg vůbec nakloněno a proto se do služby nedostaly ani další opravené Bergy C.1 ani se neopravovala celá série 22 letadel Berg C.1 (MÁG), které byly zcela nově získány po převratu v Plané.

25. 7. 1919 požádala Technická správa leteckého sboru o postoupení 23 kusů Berg C.1 a letadla 138.114 Meziministerské komisi pro věcnou demobilizaci jako likvidační materiál. Ve zdůvodnění se praví doslova: „Létadla tato nejsou v letu stabilní, jsou slabě stavěna a tudíž životu nebezpečná". Vzhledem k vcelku nepatrnému používání těchto letadel v RČS a vzhledem k původu valné většiny příslušníků Let. sboru, hrály zde asi hlavní roli negativní zkušenosti z doby služby v rakousko-uherském letectvu. Na nepříliš dobré letové vlastnosti si ostatně vzpomněl ještě v roce 1925 během zkoušek stíhací Avie BH 17 již zmiňovaný škpt. Kostrba (tehdy velitel pokusné letky Vojenského leteckého ústavu studijního), když do posudku na nový letoun napsal: „Hledí vždy vyrvati se ze zatáčky — při pravé stoupá, při levé klesá, podobně jako stíhací Berg". MNO žádost o uvolnění schválilo pod vlivem těchto okolností již 28. 7. 1919 a k odprodeji byly uvolněny 24 letouny — 138.114, 37.37 a maďarské Bergy 91.01 až 91.22.

Tím se několik Bergů dostalo do civilních rukou a neprodaný zbytek byl uložen ve skladišti na pražském Výstavišti. V květnu 1920 si na ně vzpomněla znovu vojenská správa, která se právě potýkala s nedostatkem materiálu na výrobu náhradních dílů. rozhodnutím ze 17. 5. přikázala zbylých 18 draků odeslat k rozebrání do Hlavních leteckých dílen v Olomouci. Tam byly letouny demontovány na použitelný materiál, plátno použito k výrobě pytlů pro zásobovací oddělení a zbytek posloužil jako palivové dříví. Této hromadné exekuci unikl jen Berg C.1 (MÁG) 91.22, který po zástavě motoru Mercedes č. 52115 odeslali do Leteckého učiliště v Chebu jako učební pomůcku. Tam byl letoun pro značné opotřebení v létě 1921 zrušen.

Od té doby se se součástkami ze zrušených Bergů setkáváme jen v hlášeních Hl. let. skladu a Hl. let. dílen v Olomouci. Tak například v srpnu 1922 byly použity zrušené chladiče při výrobě pomocných chladičů pro letadla Spad XIII a 29. 1. 1923 bylo několik benzinových nádrží Berg rozstříleno v Milovicích při zkouškách ochranných obalů nádrží a zápalné munice. Zbytek drobného materiálu se spotřebovával až do roku 1924, kdy byl v rámci „úklidu" v Hl. let. skladu vyřazen úplně.

Pokud o vojenské službě našich Bergů existují alespoň částečné záznamy, o jejich civilním použití historické materiály většinou cudně mlčí. Civilní letectví té doby nebylo totiž systematicky organizováno žádnou státní institucí a v podstatě zde až do

přijetí leteckého zákona v roce 1925 vládla značná anarchie. Pouze čas od času se o letadla v soukromých rukou zajímalo MNO či MV a to jak v souvislosti s bezpečností státu nebo na základě různých udání, jak už je zřejmě naší národní povaze vlastní. Bohužel ne vždy se v těchto případech kladl důraz na zjištění čísla letadla případně na způsob nabytí. Pohyb letadel mezi vlastníky byl značně nepřehledný a vzájemnou kanibalizací jednotlivých strojů pak docházelo (a nejen u Bergů) ke stavu, kdy původní rakouské číslo draku nešlo zjistit ani při detailní prohlídce. V tabulce II jsou uvedeny všechny Bergy, které se nám podařilo v pramenech objevit. Asi nejzáhadnějším se jeví původ letadla patřícího letecké společnosti Nordmährische Automobil und Fluggesellschaft N. A. F. ze Šumperka. Tato společnost s výlučně německým kapitálem vlastnila malé letiště jihozápadně od Šumperka u silnice na Bludkov. Na letišti stál stabilní dřevěný hangár a dílny pro opravu letadel a automobilů. N. A. F. se živila reklamními lety, ke kterým používala letoun Gotha. Albatros s motorem Mercedes a pořádáním leteckých produkcí převážně v německých městech. Můžeme jen litovat, že ani jedno z těchto dvou letadel nevystoupilo dosud z anonymity, neboť jednomístný Berg (přestavěný na dvoumístný) byl patrně posledním létajícím exeplářem na našem území. Tento letoun obvykle pilotoval bývalý rakouský pilot Siegel a mimo jiné z něj prováděl propagační seskoky padákem Franz Pospichal ještě v září 1923 ve Varnsdorfu.

Letadla Berg zabavená v RČS po 28. 10. 1918 (pouze č. draků)

Aviatik D.1 Berg	38.09	38.11	38.26	38.32	38.41
	38.48	138.06	138.11	138.14	138.34
	138.35	138.36	138.48	138.106	138.111
	238.07	238.14	238.36	238.42	
Aviatik D.1 (Lo)	115.41	115.71			
Aviatik D.1 (Th)	101.22				
Aviatik C.1 Berg	37.22	37.46	37.47	137.09	137.17
Aviatik C.1 (Lo)	114.16	114.29	214.06		
Aviatik C.1 (Mag)	91.01	91.02	91.03	91.04	91.05
	91.06	91.07	91.08	91.09	91.10
	91.11	91.12	91.13	91.14	91.15
	91.16	91.17	91.18	91.19	91.20
	91.21	91.22			

Pozn. Opis originální tabulky — vynechány jsou 138.114 a 37.37 — viz text

Letadla Berg v soukromých rukou v RČS po roce 1918

Aviatické sdružení Bohemia Praha—Vysočany	37.37 Motor Austro Daimler č. 7429 138.114 motor Austro Daimler č.? Obě letadla odkoupena od MNO dne 22. 10. 1919 bez motorů. Motory dovezeny z Rakouska v roce 1921.
Max Schreiber Podmokly	91.12 motor Daimler č. 17546 91.17 bez motoru, 91.21 bez motoru. Letadla odkoupena od MNO v březnu 1920
N. A. F. Šumperk	Berg jednosedadlový — později zřejmě přestavěn na dvoumístný. Původ neznámý.
VŠT — Brno	138.48 bez motoru. Darován MNO 12. 11. 1919

Pozn. Sdružení Bohemia uvádí k 20. 9. 1922 také Berg 131.131. Číslo 131 však bylo v Rakouském letectvu přiděleno projektu Aviatik G I Berg a letoun s číslem 131.131 nebyl vůbec vyroben.

Mimořádná nabídka — katalog firmy Italeri 1992 za 85 Kčs včetně poštovného, v případě společné objednávky s modely za pouhých 78 Kčs.

Nabídka barev Humbrol stále trvá, ale můžete si objednat i vynikající barvy Model Master za stejných podmínek jako Humbrol.

AIRFIX	
Letadla 1:72 SERIE 1	
1015 Tiger Moth	95,—
1027 Hawker Typhoon 1B	95,—
1031 Boulton Paul Defiant	95,—
1046 FIAT G50	95,—
1064 Focke Wulf FW 190D	95,—
1074 Fokker Triplane	95,—
1075 Sopwith Camel	95,—
1076 Re 8	95,—
1077 Roland C11	95,—
1078 Albatros	95,—
1079 DH4	95,—
1080 Bristol F2B Fighter	95,—
1081 Spad S VII	95,—
1082 Sopwith Pup	95,—
1083 BRISTOL BULLDOG	95,—
Letadla 1:72 SERIE 2	
2027 Bristol Blenheim IV	110,—
2030 Douglas A1 — J Skyraider	110,—
2049 JU87 Stuka	110,—
2057 North American Harvard	110,—
2071 Fairey Swordfish M k II	110,—
2082 Hawker Hurricane MK I	110,—
2083 North American P-51B Mustang	110,—
2085 Focke-Wulf FW 190A	110,—
2086 Me 109BE	110,—
2087 Grumman F6F Hellcat	110,—
2088 Lockheed P-38 Lightning	110,—
2092 ME 109K	110,—
2098 P51 D MUSTANG	110,—
Letadla 1:72 SERIE 3	
3019 De Havilland Mosquito MkII/VI/XVIII	147,—
3041 Kamen SH-2F Seasprite	147,—
3043 Westland Sea King	147,—
3051 Boeing Vertol Sea Knight	147,—
3054 Westland Aerospatiale	147,—
3061 Mirage 2 000	147,—
Letadla 1:48 SERIE 4	
4001 Wellington B 111	235,—
4005 B25 Mitchell	235,—
4006 Black Widow	235,—
4007 SM 79 4/92 1:72	235,—
4036 E. F. A	235,—
4100 Spitfire VB 1:48	235,—
4102 Hurricane 1:48	235,—
Letadla 1:72 — 1:48 SERIE 5	
5005 Flying Fortress B 17G 1:72	285,—
5007 PBY-5A Catalina 1:72	285,—
5013 F14A Tomcat 1;72	285,—
5023 Mil Mi-24 Hind A 1:72	285,—
5025 Sukhoi 1:72	285,—
5100 Stuka 1:48	285,—
Letadla 1:72 SERIE 6	
6001 Short Sunderland III 1:72	415,—
6003 Jolly Green Giant 1:72	415,—
6010 Liberator 1:72	415,—
Letadla 1:72 — 1:48 SERIE 7—18	
7001 Boeing B 29 Superfortress 1:72	505,—
7002 Short Stirling BI/III 1:72	505,—
7100 Mosquito 1:48	505,—
7101 Hughes Apache 1:48	505,—
7102 Etendard IV P 1:48	505,—
7103 MIRAGE 2000B 7/92 1:48	505,—
8002 Avro Lancaster B111 1:72	505,—
Letadla 1:72 SERIE 200	
0229 Messerschmitt Me 109 K-4	110,—
0231 Messerschmitt Bf 108 B	110,—
0234 Messerschmitt Bf 109E Emil	110,—
0235 Focke Wulf Fw 190 A8/F3	110,—
0237 Messerschmitt Me 163 Komet	110,—
0241 Arado Ar 196A	110,—
0266 Curtiss P-40	110,—
0267 Republic P47N Thunderbolt	110,—
0271 Bell P-39 Q Airacobra	110,—
Letadla 1:72 SERIE 300	
0301 Lockheed T33	170,—
0303 MIRAGE 2000C 1:72 7/92	170,—
0318 Mirage F. 1. C	170,—
0320 Rafale (alte Nr. 0357)	170,—
0322 Mirage 2000B	170,—
0323 AMD Mirage III E/R5 BA	170,—
0326 L. T. V Crusader	170,—
0332 SA330 PUMA (alte Nr. 0366)	170,—
0360 AMD Super Etandard a Exc.	170,—
0371 SUKHOI SU 27 UB 1:72	390,—
0388 Junkers Ju87B STUKA	170,—
0398 MIRAGE 200N Rafale A	390,—
Letadla 1:72 SERIE 400	
0420 Super Etendard 1:48	405,—
0421 RAFALE A 1:48	405,—
0422 HARRIER 1:48	405,—
0423 AH-64 APACHE 1:48	405,—
0424 Mirage 2000N 1:48	405,—
0425 Etendard IV M 1:48	405,—
SUPERMODEL	
Letadla 1:72	
001 Fiat G 55	150,—
002 Reggiane RE 2000	150,—
003 Reggiane RE 2001	150,—
004 Reggiane RE 2002	150,—
005 Cant Z 1007 Monoderiva	450,—
006 Cant Z 1007 Bideriva	450,—
007 Fiat G 55 S	150,—
008 Savoia Marchetti SM 81	450,—
009 Fiat CR 32	150,—
010 Macchi MC 202	150,—
013 Macchi MC 205	150,—
015 CRDA Cant Z 506B	450,—
017 Blohm a Voss BV 138	450,—
TAURO	
101 Sturmpanzerw. A7V (1918) 1:35	625,—
106 A7V TOTENKOPF 1:35	625,—
301 Macchi MC 202 1:48	575,—
303 Macchi MC 202 Suisse 1:48	575,—
305 Macchi MC 205 VELTRO 1:48	575,—
307 MC202 BLITZ 1:48	555,—

MPM NOVINKY

vychází od prosince 1991 a od té doby

- přinesly podrobné výrobní záměry firem Tamiya a Hasegawa na jaro '92
- uveřejnily rozhovory s vedením MPM, viceprezidentem firmy ERTL/ESCI i pilotem, který do Prahy navigoval Phantoma
- ukázaly, jak vypadá Delfín se žraločí tlamou i barevnou úpravu kbelského phantomu (již druhý den po tom, co tu přistál)
- listují pro vás zahraničními časopisy
- jako první přinesly původní souhrnnou reportáž z norimberského hračkářského veletrhu
- informují o klubových akcích
- nahlížejí do krabiček s novými nebo zajímavými kity
- jsou tu pro Vás

- každé dva týdny 4 strany
- cena 2,50 Kčs
- k dostání v prodejnách MPM
- předplatné 1992 je 63,- Kčs
- objednávky na adrese:

MPM, Družnosti 6, 140 00 Praha 4

Mimořádná nabídka pro modeláře, akce STOVKA.

MPM se rozhodla dát zákazníkům své zásilkové služby dárek. Přechodně si totiž lze objednat některé modely za sníženou cenu. Zlevnění se týká pouze uvedených modelů, a to výhradně objednaných v zásilkové službě. Tato nabídka potrvá pouze do konce května. V první nabídce jsou pouze modely firmy Academy Minicraft a Hasegawa.

Academy Minicraft

		Kčs
1306 M4A3 Sherman	1/35	170
1613 Sikorski HH 60D	1/48	150
1632 Northrop F-5B	1/48	70
1666 B-17C	1/72	270
1311 Centurion	1/35	200
1327 Panzer H4	1/35	170
1411 USS Kennedy	1/800	150
1614 PV-1 Ventura	1/72	150
1617 Northrop T-38 Talon	1/48	70
1631 Northrop F-5A	1/48	70
1633 Northrop F-5A	1/72	35
1679 Grumman F-14	1/72	140

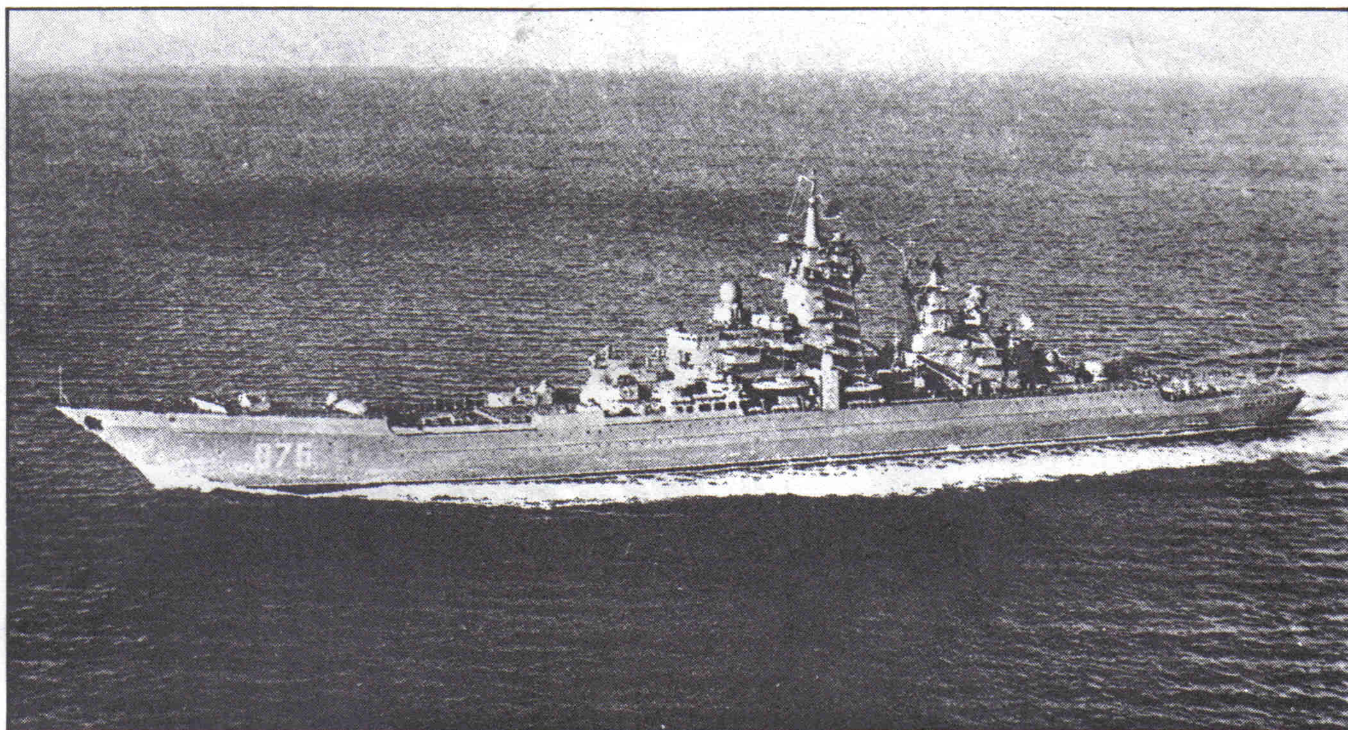
Hasegawa

		dříve Kčs	nyní Kčs
CC7	Jaguar XJR-9 IMSA	360	234
502	Nakajima KI-44 I/II	170	90
504	Nakajima KI-61	170	90
506	Kawanishi MiK2-J	170	90
509	P-40 Kittyhawk	170	90
510	P-40N Warhawk	170	90
617	F6F-3/5 Hellcat	180	119
709	A-6E Intruder	235	134
710	F-8E Crusader	220	134
713	F-102A Delta Dagger	240	134
K40	Su-27 Flanker	655	515
Ka6	F-4E Phantom II	425	286
Ka8	F-4G Phantom II	425	286
X72-1	Bomby	135	84
X72-2	Bomby a kanóny	135	84
X72-3	Rakety	135	84
X72-4	Rakety	135	84
X72-5	Vozíky na bomby	135	84
X72-6	Startovací vozíky	145	105

Objednávejte na adrese:

Zásilková služba MPM, Družnosti 6, 140 00 Praha 4

Ceny všech modelů jsou uvedeny bez poštovného. Objednávky vyřizujeme jen do vyčerpání zásob. Připomínáme ještě, že zásoby nabízených kitů jsou omezené a objednávky budou vyřizovány v pořadí, v jakém je obdržíme. Neváhejte, kdo zaváhá, nelepí!



Raketový křižník Kirov

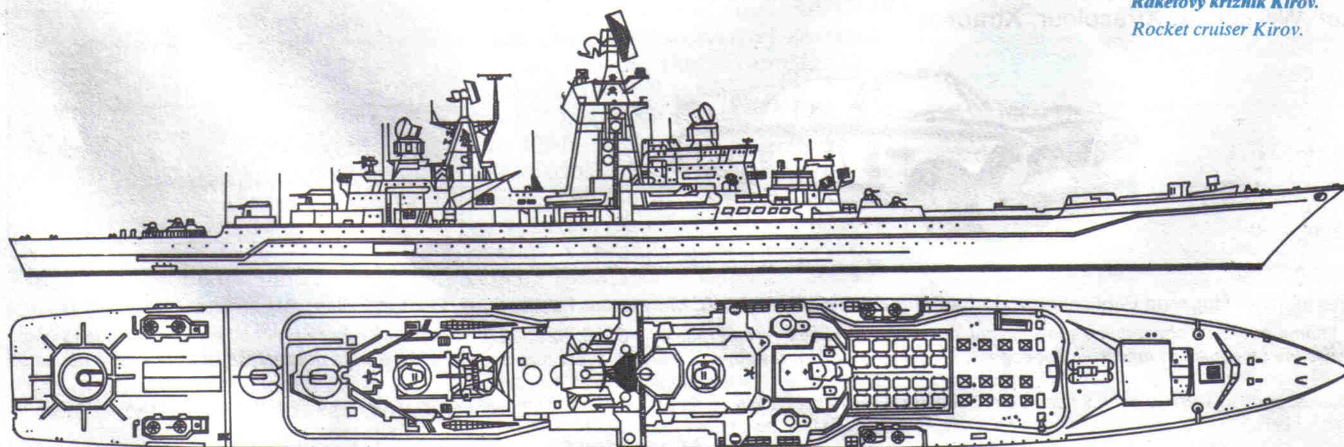
Ivo Pejčoch

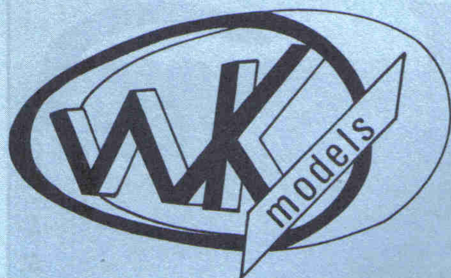
V sedmdesátých letech vzbudilo velký zájem odborníků západního světa zjištění, že vedle přípravy k vybudování floty letadlových lodí SSSR zahájil v leningradských loděnicích stavbu obrovského plavidla, o němž později zpravodajci zjistili, že jde o raketový křižník neobvyklých rozměrů. Jeho budování začalo roku 1973, 26. 12. 1977 je spuštěn na vodu a pokřtěn jménem Kirov. Sovětská admiralita také rozhodla, že i jeho sesterská plavidla ponesou jména „velikánů světového komunismu". Kirov byl dokončen během roku 1980. Mezi lety 1978—84 probíhala stavba dalšího giganta, který dostal při spuštění na vodu 23. 5. 1981 název Frunze. V letech 1984—89 byl stavěn třetí z nich, Kalinin, spuštěný na vodu 29. 4. 1986, čtvrtý Andropov prošel loděnicemi v období 1986—91, na vodu jej spouštějí roku 1989 v dubnu.

Vznikly lodě o prázdném výtlaku, většinou udávaném 22 000 tun a plném 28 000 tun. Nukleární pohon má zajistit velkou autonomitu a prakticky neomezený akční radius. Někteří autoři tato plavidla nesprávně označují jako bitevní křižníky, k čemuž svádějí jejich rozměry, ve světě současných křižníků bezkonkurenční. V porovnání s bitevními loděmi druhé světové války vidíme rozdíl ve výtlaku, způsobený absencí dělových věží, těžkého pancéřování a zásob nafty, ale délkou se Kirov těsně přibližuje například německému Bismarcku. Je otázkou, co Sověty vedlo k budování floty takovýchto monster. Vedle potřeby získat výkonná plavidla, schopná plnit především roli velitelských lodí operačních svazů, s velkým sortimentem spojovacích a radioelektronických systémů i silnou výzbrojí, zde jistě šlo o snahu ukázat světu schopnosti vojenskoprůmyslového komplexu SSSR.

Pohonný systém lodí tvoří dva ja-

Raketový křižník Kirov.
Rocket cruiser Kirov.





WK Models Imports

nabízí

speciality z celého světa



Kanada

Novinky roku 1992

HC 1567	Me Bf 109 C	1 : 48
HC 1606	Junkers Ju 88 G	1 : 48
HC 1621	Mig 17 PFU	1 : 48
HC 1566	Me Bf 109 B	1 : 48
HC 1568	Me Bf 109 D	1 : 48
HC 1569	Me Bf 109 E — první série	1 : 48
HC 1570	Me Bf 109 E — pozdější série	1 : 48
HC 1605	Junkers Ju 88 C	1 : 48
HC 1607	Junkers Ju 88 S	1 : 48
HC 1672	Arado Ar 234 C-4	1 : 48
HC 1631	F-117 A Stealth	1 : 48
HC 1594	Mig-17 PF	1 : 48





MATCHBOX — SRN

MX 4025	A. W. Siskin Mk.III a	1 : 72
MX 4126	BAC Lighting T Mk.III	1 : 72
MX 4085	Sd Kfz 232	1 : 76

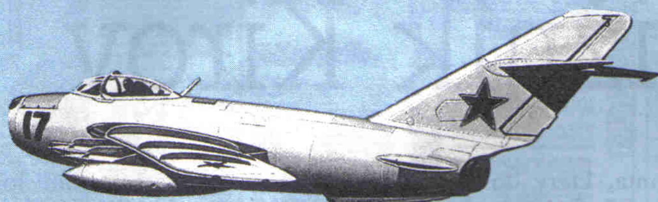
a mnohé další



AOSHIMA — Japonsko

AO 0233	HMS Victorious	1 : 700
AO 0214	IJN Chiyoda	1 : 700
AO 0494	Zig Mack	1 : 600
AO 1234	Mitsubischi Pajero	1 : 24

a další





ŠIROKÝ SORTIMENT WK MODELS ZAHRNUJE I VÝROBKY NÁSLEDUJÍCÍCH SPOLEČNOSTÍ:

plastikové modely — Aero 72, Alfa, Aoshima, Arii, Artmi, Blue Water Navy, Delta, Emhar, Eurokit, Feirmore/Bluetank, Glencoe, High Flight Replicas, Hobbycraft Canada, Igra, Keilkraaft, Kovozávody Prostějov, Leoman, LS, Mastercraft, Matchbox, MB Models, Meikraft, Micro Ace, MMS, MP Models, Nagano, Směr, Nichimo, Novo, Ogonek, Pegasus, Pionner 2, Premiere, Revell Sonderserie, Spojnia, Tasman, Tauro, Upgrade, Ventura, VEB, Williams, WKmodels, Yodel, ZSE, ZTS/Micro 72



doplňky — Aerodecals, Airkit, Airwaves, Almark, Deltahobby/Techmond, Flugzeug Decals, Molak, On the Mark, SNJ, Squadron, Trimaster, WK colour, Xtracolour, Xtradecal





literatura — Flugzeug Publications, Grenadier Publishing, Kalmbach, Monogram Publications, Podzun Pallas

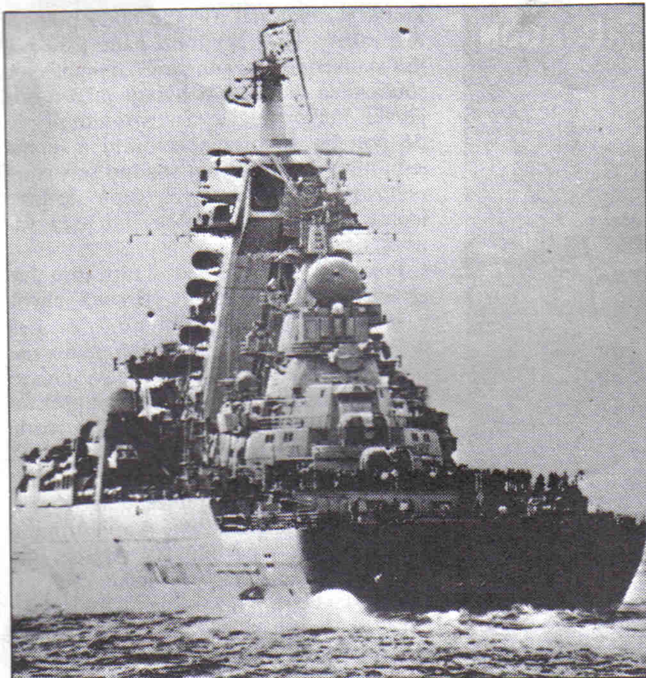
Vítáme poptávky obchodních společností i jednotlivých modelářských prodejen z ČSFR. Na zboží je poskytován rabat z prodejní ceny v SRN a jeho výše závisí na objednaném množství. Katalog WK Model na požádání zašleme a jsme připraveni zodpovědět veškeré Vaše dotazy týkající se případné obchodní spolupráce.

Korespondenci veďte prosím v německém nebo anglickém jazyce a WK Models si vyhrazuje právo odpovídat pouze na dotazy psané na hlavičkovém papíře.

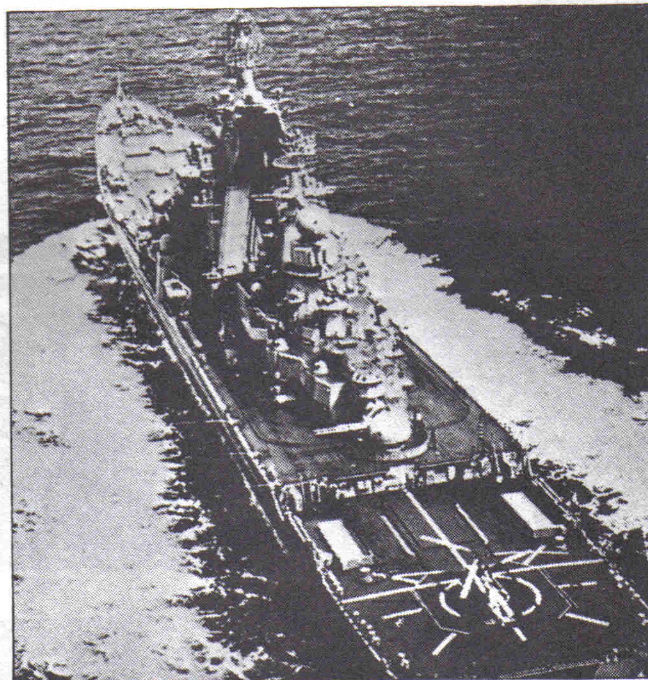
Těšíme se na nové obchodní kontakty.

NAJDETE NÁS NA ADRESE:

WK Models St. George Str. 15, D-8050 Freising-Sünzhausen, tel.: 0049-81 61-50 897, fax: 0049-81 61-50 898



Záď křižníku Kirov.
Back-side view of the cruiser Kirov.



Snímek křižníku Frunze představuje zásahy do konstrukce zádi.
Photo of the cruiser Frunze shows the changes in construction.

derné reaktory, dva kotle a dvě turbiny o celkovém výkonu 110 000 kilowattů (150 000 koňských sil). Asi devítisetčlenná posádka se může postavit nepříteli velkým množstvím palebných systémů nejrůznějšího určení a výkonu. Jádro výzbroje představuje dvacet manévrujících letounových střel SSN-19 (kód NATO), umístěných každá v jednou silu před nástavbami. Ze sil startují střely k cíli kolmo. Nesou jadernou bojovou hlavici a námořní hladinové cíle mohou účinně zasáhnout na značnou vzdálenost, odhady jejich doletu se pohybují mezi 500 až 650 kilometry. Proti leteckému útoku se Kirov dokáže bránit sedmdesáti dvěma střelami SA-N 6, rozmístěnými ve dvanácti odpalovacích zařízeních. Dosah 50 kilometrů je předurčuje k boji se vzdálenými vzdušnými cíli. Letadlo, které by proniklo palbou tohoto systému má sestřelit některá ze čtyřiceti střel SA-N-4 o doletu přibližně deset kilometrů, vzlétající ze zdvojeného odpalovacího zařízení. Rakety doplňují hlavňové zbraně, na zádi se nacházejí dvě jednohlavňové věže s univerzálními 100 milimetrovými kanóny a po palubě je rozmístěno osm rotačních 30 milimetrových kanónů ADMG, známých z většiny sovětských bojových lodí.

Kirov je schopen účinně zasáhnout i proti ponorce, neboť na přídi je instalován raketomet RBU 6000 s dosahem šesti kilometrů a dále dva RBU 1000 o dostřelu jeden kilometr. Kromě toho křižník disponuje dvojitým odpalovacím zařízením střel SS-N-14, jichž nese celkem třicet šest. Na bocích paluby se nacházejí dva pětihlavňové torpedomety ráže 533 milimetrů. Z letové paluby na zádi mohou startovat tři vrtulníky Kamov Ka 25, určené zejména k vyhledávání a likvidaci nepřátelských ponorek.

Z fotografií je patrné ohromné množství nejrůznějších antén elektronických systémů, sloužících spojovým účelům, vyhledávání cílů, navigaci, palebným systémům, získávání koordinátů protivníka, spojení s průzkumnými a telekomunikačními satelity atd. Není možné se zde jimi šířeji zabývat, neboť je to téma postačující na samostatný článek. Sesterským křižníkům navíc elektronickou výbavu modifikovali.

Další Frunze má na první pohled upravenu záď, z níž zmizely věže 100 mm děl, nahrazené jedinou dvouhlavňovou s kanóny ráže 130 milimetrů. Další inovace spočívá v montáži šestnácti odpalovacích zařízení protileteckých střel SA-N-9, každé obsahuje revolverový zásobník s osmi raketami, silo je zapuštěno do paluby a SA-N-9 z něj startují vertikálně. Oproti Kirovu jsou již vypuštěny SS-N-14.

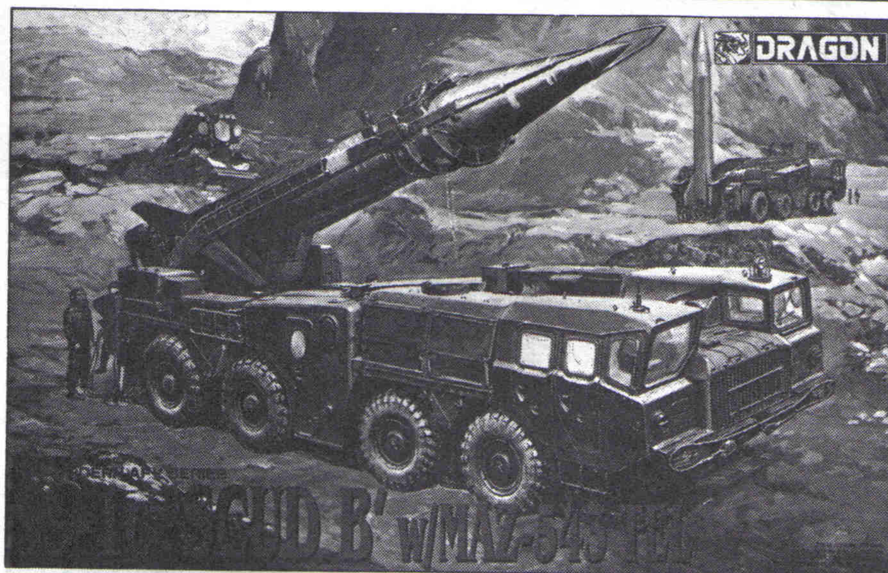
Následující Kalinin a Andropov se od předchůdců liší dalšími změnami ve výzbroji. Rotační 30 milimetrové kanóny nahradila zbraň nové koncepce, označená CADS-1. Sestává z dvojice 30 milimetrových rotačních kanónů a osminásobného odpalovacího zařízení střel SA-18 na společné lafetě. Celý systém, určený k boji s blízkými vzdušnými cíli má autonomní radiolokační a komputerovou soustavu. Křižníky nesou po šesti CADS-1. Podle některých zpráv pětihlavňové torpedomety jsou nahrazeny čtyřhlavňovými. Místo RBU 6000 jsou na palubě dva nové RBU 12 000 s dostřelem dvanáct kilometrů.

Stavba páté lodi probíhá od roku 1987, je o ní k dispozici jen málo zpráv. Velice pravděpodobně ji v současné změněné situaci již nebude následovat další sestra.

V zahraničním tisku se objevily spekulativní názory, že bývalý SSSR chtěl dokonce postavit patnáct těchto obrů, ale lze je s určitostí odkázat do říše bájí. Nezodpovězenou otázkou zůstává, jak vůbec dopadne ohromná hladinová flota bývalé supervelmoci a komu monstrozní křižníky třídy Kirov připadnou, což je vlastně osud všech lodí rozpadlého impéria. Ať již bude jejich životní dráha jakákoliv a poplují pod vlajkou kteréhokoliv majitele, svá nynější jména si stěží ponechají.

Základní technická data

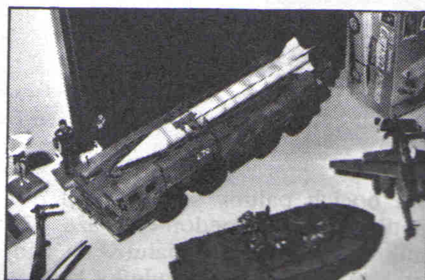
prázdný výtlak	22 000 tun
plný výtlak	28 000 tun
největší délka	248 metrů
délka na vodorysce	230 metrů
největší šířka	28 metrů
šířka na vodorysce	24 metrů
výkon pohonného systému	110 000 kW
maximální rychlost	33 uzlů



SS 1c "Scud B"
vyrábí Dragon
ident. číslo 3520
cena v ČSFR: 1 185 Kčs
Dovozce: Bílek E. I. Co.

Firma Bílek E. I. zástupce modelářských výrobců Italeri a Dragon na našem trhu nám poskytla k recenzi jednu z novinek asijského producenta, smutně proslulou sovětskou raketu Scud ve verzi B, která byla blíže popsána v minulém čísle HPM. Scud je jasně „vlajkovou lodí" pětatřicetin Dragonu, jak velikostí, tak podrobností a neuvěřitelným počtem 359 dílů. Stejně jako ostatní bojová technika asijského výrobce, i popisovaná stavebnice se řadí k tomu nejlepšímu, co se ve světě pětatřicetin nabízí.

Model je řešen metodou sestavy několika bloků, lepených z jednotlivých komponentů, které zkompletujeme na šasi.



Vylisovat tak členitý kit ve větších celcích je patrně technologicky nemožné. Na šasi se tedy ukládají obě přední kabiny, dva bloky se žlabem pro raketu, kabina operátorů, vypouštěcí stůl a nakonec se na nosné vozidlo MAZ 543 usadí rampa s vlastní střelou. Všechny díly jsou precizně provedeny s jemným povrchem a minimem otřepů. Tmelit je nutno ve větší míře pouze v místech přilepení některých krabic na materiál a spoje obou polovin těla rakety. Hračičky mezi námi jistě potěší skutečnost, že valná míra pohyblivých součástí se skutečně pohybuje jako u originálu. Velkou péči je však v tomto případě potřeba věnovat sesazování a lepení jednotlivých dílů, neboť snadno se vlivem nepozornosti do jemných čepů dostane lepidlo nebo je díky nepřesnému usazování zkřížíme.

Pokud jde o určité nedostatky, jsou jimi absence výstupní trysky, tisková chyba v návodu, zaměňující díly F-7 za E-7 a „průhled" podběhem druhé zadní nápravy. Puntičkáři patrně dovybaví interiér řidičů i operátorů. Co mě osobně překvapilo, je řešení skleněných oken. Na rozdíl od jinak zažité praxe, kdy je do stavebnic vložen průhledný rámeček s plexi-díly, Dragon přidává do krabice tenkou průhlednou folii, z níž se okénka vystřihnou podle obrázku v návodu. Zprvu jsem měl obavy z kuriozního provedení, ale při vlastní stavbě se použití folie ukázalo jako naprosto bezproblémové. Naopak tenká čirá folie působí daleko věrněji než standardně užívané plexi. Syntetická lepidla nejsou schopna materiál folie naleptat, doporučuji tedy použít některý z kyanoakrylátových „prstolepů" či obyčejné filmové lepidlo. Návod velkého formátu je jasný a přehledný, jen u několika dílů musíme chvíli bádat, jak patří přesně sestavit.

Kromě stavebního postupu obsahuje i řadu kamuflážních schémat. Můžeme si zde vybrat mezi stroji z výroby sovětské, irácké, československé, východoněmecké a polské armády. Dva obtiskové aršíky obsahují veškeré náležitosti a mají tradičně perfektní kvalitu.

Složitý model SS 1c Scud B není určen naprostým začátečníkům, ale přes svou vyšší cenu určitě vezme za srdce každého milovníka moderní bojové techniky a obohatí nejednu sbírku „pětatřicetin".

(I. P.)



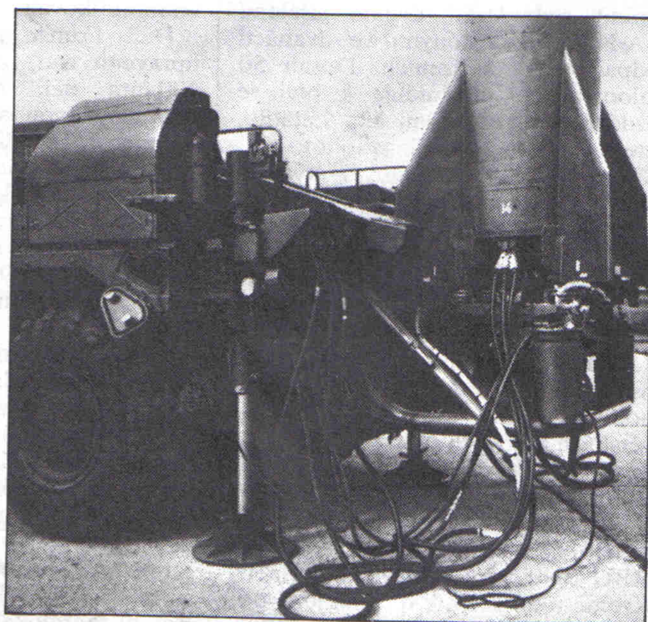
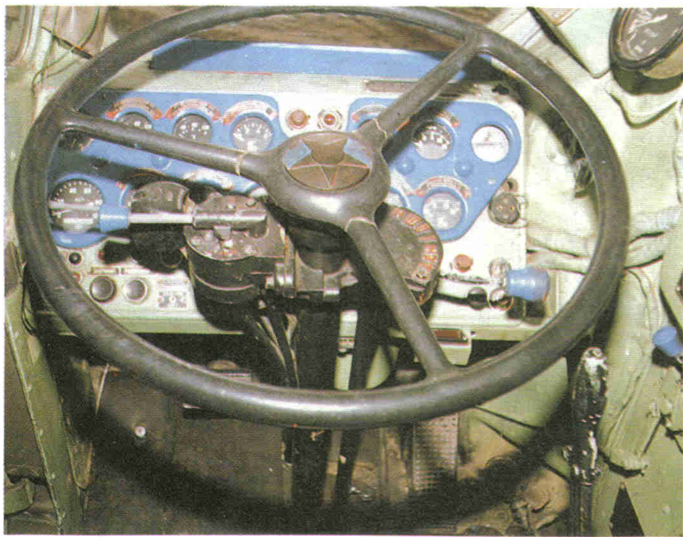
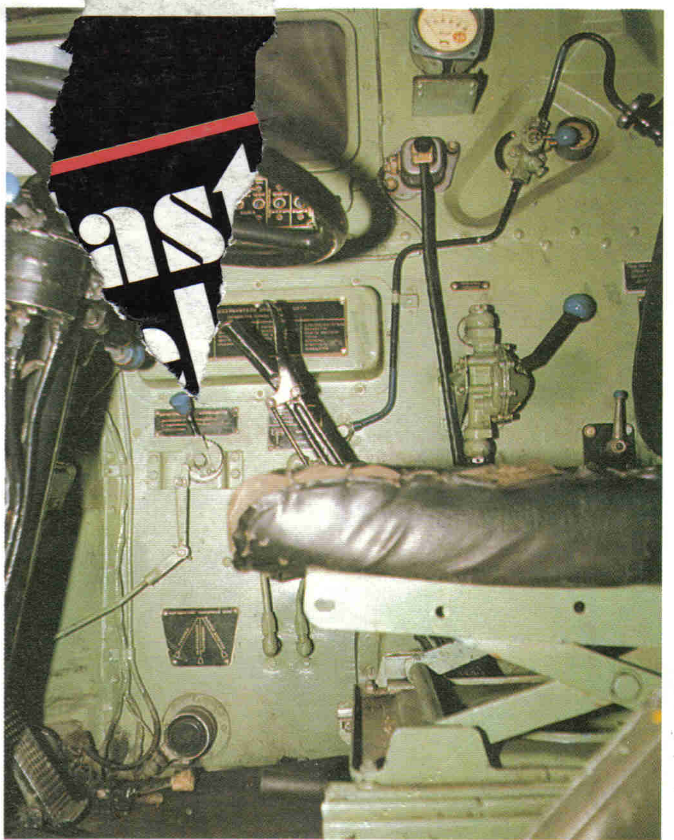
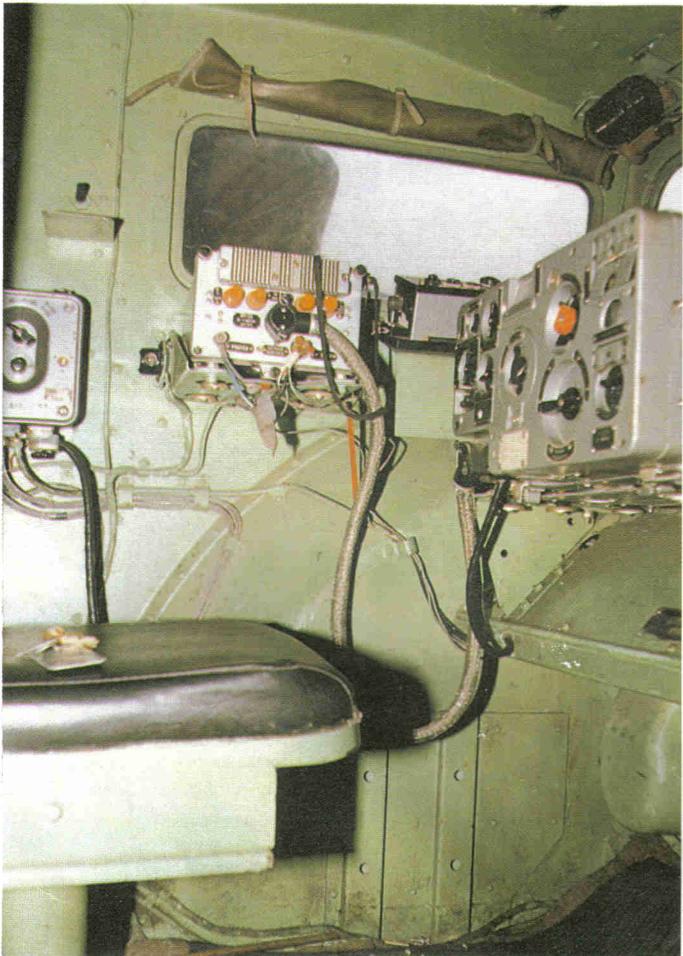


foto: Ing. M. Koller





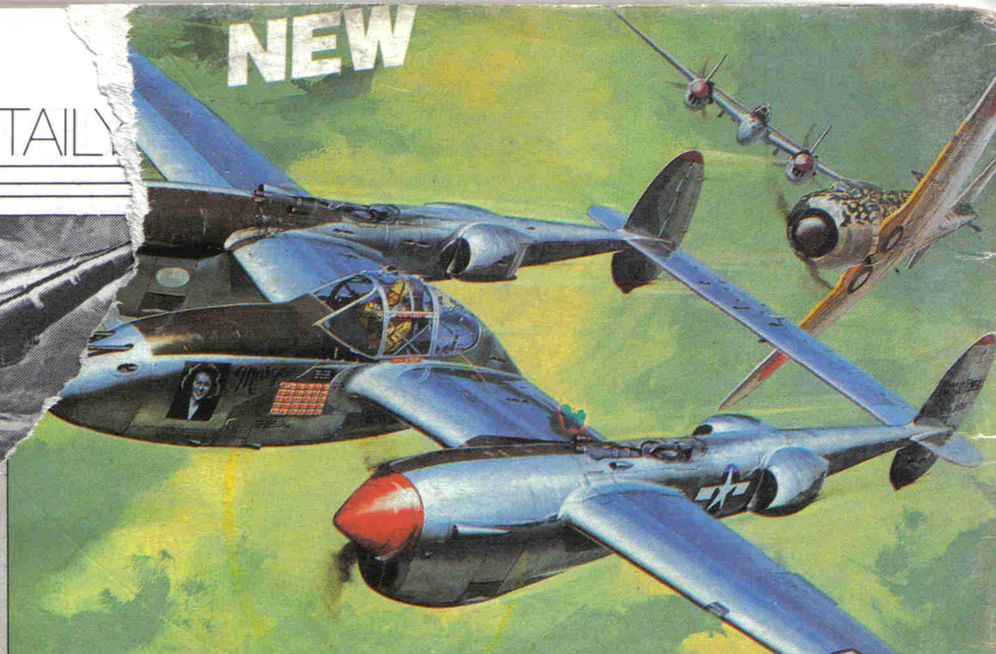








Revell®



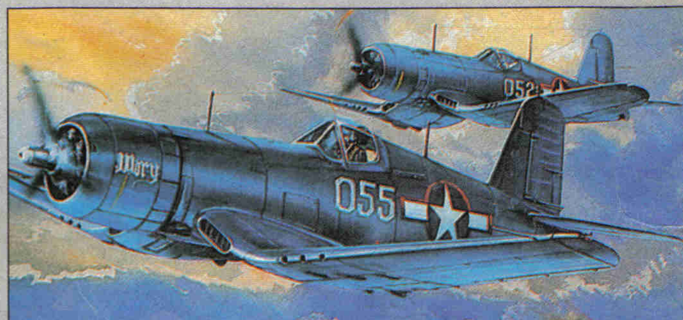
Monogram / Revell

Letadla

Fokker Dr. I „Richthofen"	1 : 2
Grumman F3F-3 Gulfhawk	1 : 3
Grumman Marlet V	1 : 3
Supermarine Seafire Mk.I B	1 : 3
F-15 D/E Strike Eagle	1 : 32
F-16 C Fighting Falcon	1 : 32
Saab JAS-39 Gripen	1 : 32
Wright Bros. Kitty Hawk	1 : 40
Brit. S.E. 5A	1 : 48
De Havilland Mosquito	1 : 48
Lockheed P-38J Lightning	1 : 48
DC-3 Eastern Airlines	1 : 48
Grumman EA-6B Prowler	1 : 48
Cessna A-37 Dragonly	1 : 48
F-100 Super Sabre	1 : 48
Ju 87 G-1 „Stuka"	1 : 48
Mig-15 „NVA"	1 : 48
Snap Lockheed YF-22 A.T.F.	1 : 72
Sopwith F-1 Camel	1 : 72



NOVINKY 1992



Spad XIII C-1	1 : 72
P-47D Thunderbolt	1 : 72
Hawker Hurricane Mk.I	1 : 72
Focke Wulf Fw 190A	1 : 72
F-4U-1 Corsair	1 : 72
Heinkel He 219 „Uhu"	1 : 72
N.A. AT-6 Harvard	1 : 72
Northrop MDD YF-23	1 : 72
F-101 Voodoo	1 : 72
A-1E Skyraider	1 : 72
Focke Wulf Fw 200 „Syndicato	1 : 72
Condor „Limitada"	1 : 72
Junkers F.13	1 : 72
Airbus A340-300	1 : 144
Tupolev TU-95 Bear „D"	1 : 144
BAE F.6 Lightning	1 : 144
Messerschmitt Bf 109E	1 : 144
Alpha Jet	1 : 144
Hawker Hurricane MK.I B	1 : 144
Focke-Wulf Fw 190A	1 : 144
Ju 87B Stuka	1 : 144
P-51B Mustang	1 : 144
F4U-1 Corsair	1 : 144
Spitfire Mk.I	1 : 144
Hawker Typhoon Mk.I	1 : 144
Messerschmitt Me 262A	1 : 144
Grum man F6F-3 Hellcat	1 : 144
Hawker Tempest Mk.V	1 : 144
P-47D Thunderbolt	1 : 144
Dornier DO X	1 : 144
Boeing 767 „Lauda Air/LTU Süd"	1 : 144
Boeing 767-300 „British Airways/Gulf Air"	1 : 144

Vrtulníky

Bell UH-1B	1 : 24
Westland Lynx „Marineflieger"	1 : 72
MBB BK 117 „Space-Ship"	1 : 72

Lodě

Swift Boat U.S. Navy	1 : 48

MPK Mattanelli, výhradní zástupce firem Revell a Monogram pro ČSFR, Vám nabízí za výhodných podmínek celý sortiment včetně novinek, tak jak budou dodávány od výrobců.

MONOGRAM®

U.S.S. Missouri	1 : 350
USS Saucy Corvette	1 : 72
Santa Maria, Nina, Pinta	1 : 90
U-Boot Typ XXI U-2540 m. Interieur	1 : 144
Let. loď „Varyag"	1 : 720

Motocykly

Harley-Davidson Freedom Chopper	1 : 8
Triumph Show Trike	1 : 8
Hemi Beach Trike	1 : 12
Vincent Black Shadow	1 : 12

Automobily

BMW 507 Touring Sport Coupé	1 : 24
Porsche 911 Turbo Cabrio	1 : 24
Bugatti EB 110	1 : 24
Jaguar XJ 220	1 : 24
Ferrari 275 Spider	1 : 24
Porsche 904	1 : 24
Ferrari 250 GTO	1 : 24
59 Cadillac Eldorado	1 : 24

Kamiony

Phoenix-MAN Racing Truck C. Göransson	1 : 25
Phoenix-MAN Racing Truck G. Körber	1 : 25
Peterbilt Wrecker	1 : 25
Heavy Duty Trailer	1 : 25
Peterbilt 359 mit Electronic	1 : 25
Kenworth Conventional W-900	1 : 25

MPK Mattanelli



Velkoodběr pro státní a soukromý sektor:
MPK Mattanelli
Pražská 33
273 51 Unhošť, okr. Kladno
tel.: / fax: (0312) 982 23

Zásilková služba pro jednotlivce a kluby:
HORYP
Fantova 1757
155 00 Praha 5